VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 341)**
z dnia 13 maja 2015 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 341)

13 maja 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, wysłuchała informacji na temat:

## – „Zasady funkcjonowania i działalności spółki grupy PKP Xcity Investment sp. z o.o”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Żałobka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Jakub Karnowski** prezes PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Henryk Grymel** przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje przedstawienie informacji na temat zasad funkcjonowania i działalności spółki grupy PKP Xcity Investment Sp. z o.o.

Uprzejmie państwa informuję, że posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, czyli na pisemny wniosek grupy posłów. Do reprezentowania wnioskodawców upoważniony jest pan poseł Andrzej Adamczyk.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Przepraszam panie przewodniczący, ale pan poseł Adamczyk jest nieobecny. Zastąpi go pan poseł Smoliński.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Rozumiem. Szanowni państwo, nastąpiła zmiana przedstawiciela wnioskodawców. Na dzisiejszym posiedzeniu będzie ich reprezentował pan poseł Kazimierz Smoliński.

W imieniu Komisji Infrastruktury witam przybyłych gości. Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu pana Sławomira Żałobkę. Witam pana, panie ministrze. W posiedzeniu uczestniczy także prezes PKP S.A. pan Jakub Karnowski wraz z zespołem współpracowników oraz liderzy i przedstawiciele central związkowych działających w Grupie PKP. W naszym posiedzeniu bierze udział także pan Krzysztof Dyl, prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Serdecznie witam wszystkich wymienionych.

W imieniu wnioskodawców głos zabierze pan poseł Kazimierz Smoliński. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, w imieniu grupy wnioskodawców chcę przedstawić wniosek, który przyczynił się do zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji. Od 1 stycznia 2015 r w ramach Grupy PKP S.A. działa nowa spółka Xcity Investment sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, prowadząca działalność deweloperską, której celem działania jest obrót nieruchomościami należącymi do PKP. Jej prezesem został dotychczasowy dyrektor Departamentu Inwestycji PKP S.A. pan Maciej Król.

Dotychczas PKP S.A. do wspólnych inwestycji z podmiotami zewnętrznymi zakładała spółki celowe, które były później likwidowane. Prawdopodobnie do nowej spółki

PKP S.A. planuje wnieść kolejowe grunty, będące najatrakcyjniejszymi lokalizacjami w dużych miastach, o wartości około 1 mld zł.

Wokół działalności tej spółki narasta jednak wiele wątpliwości i pytań. Prawdopodobnie oprócz PKP S.A., udziały w tej spółce mają także inne podmioty albo osoby prywatne. W związku z tym, oczekujemy odpowiedzi na następujące pytania. Po pierwsze, czy wnoszenie nieruchomości aportem do spółki Xcity nie jest złamaniem ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe", która zakłada wnoszenie nieruchomości niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej do spółek powstałych po podziale PP PKP? Po drugie, jakie są gwarancje, że w niedalekiej przyszłości spółka ta nie zostanie sprywatyzowana? Po trzecie, czy pracownicy oddziałów PKP S.A. wykonują czynności na rzecz Xcity, jako odrębnego podmiotu? Po czwarte, jak zostanie rozwiązany problem 15% odpisu od wartości sprzedanych nieruchomości, który zgodnie z ustawą o PKP powinien być przekazany na Fundusz Własności Pracowniczej? I wreszcie po piąte, kto i w jaki sposób prowadzi nadzór i kontrolę nad działalnością spółki Xcity wyposażonej w majątek będący własnością państwa?

W związku z powyższym prosiliśmy, żeby na posiedzenie Komisji Infrastruktury przybyła pani Maria Wasiak, minister infrastruktury i rozwoju, oraz pan Jakub Karnowski, prezes zarządu PKP S.A. Panu prezesowi dziękujemy za przybycie.

Już po skierowaniu wniosku na ręce pana przewodniczącego uzyskaliśmy dodatkowe informacje i dlatego chciałbym poszerzyć nieco zakres interesujących nas zagadnień. Okazało się bowiem, że spółka Xcity powstała z przekształcenia założonej wcześniej przez pana Macieja Króla, w dniu 5 września 2014 r., spółki SPV Nieruchomości 100 sp. z o.o., z kapitałem 5 tysięcy złotych. Następnie 26 listopada 2014 r. nastąpiła zmiana aktu założycielskiego. Podwyższono kapitał o 200 tysięcy złotych, do łącznej kwoty 205 tysięcy złotych, a pan Maciej Król sprzedał spółce PKP S.A. 99 udziałów pozostawiając sobie 1 udział. Pan Maciej Król jest jednocześnie prezesem kilku spółek zależnych, takich jak SPV Katowice 1 sp. z .o.o., SPV Warszawa Zachodnia sp. z o.o., West Station Investment sp. z o.o., SPV Projekty Warszawskie sp. z o.o. Pan Król, zgodnie z uchwałą walnego zgromadzenia, posiada zgodę na zasiadanie w zarządzie tych spółek, ale bez wynagrodzenia. Jeśli natomiast chodzi o wynagrodzenie pana Macieja Króla, to zostało ono ustalone w kwocie stanowiącej 7,959 krotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, ale nie mniej niż 30 tysięcy złotych. Do tego dochodzi premia w wysokości zależnej od decyzji rady nadzorczej. Maksymalnie może ona wynieść sześć miesięcznych wynagrodzeń. Pan prezes ma również zapisany roczny zakaz konkurencji. W tym okresie będzie mu przysługiwało 100% otrzymywanego obecnie miesięcznego wynagrodzenia.

W związku z powyższym mamy kolejne pytanie: dlaczego PKP S.A., które są olbrzymią spółką państwową, nie potrafią założyć własnej spółki-córki? Czy faktycznie PKP musi kupować spółkę od dyrektora zatrudnionego w PKP, pozostawiając mu przy tym jeden udział w spółce, co biorąc pod uwagę zasady funkcjonowania spółek Skarbu Państwa jest rzeczą niedopuszczalną? Nie ma żadnego uzasadnienie do tego, aby jeden udział pozostawał nadal w rękach prezesa spółki.

Nie znamy jeszcze dokładnie wszystkich zapisów zawartych w statucie spółki. Ostatnio były dokonywane zmiany. Powołano radę nadzorczą. Ma być ustalone wynagrodzenie jej członków, ale go jeszcze nie znamy. Jeśli w tej kwestii zostały podjęte decyzje, to także poprosimy o podanie ich do naszej wiadomości. Są to informacje jawne, zawarte w Krajowym Rejestrze Sądowym i można o nich publicznie mówić.

Interesuje nas również, dlaczego pan prezes Król nadal jest prezesem kilku innych spółek, tych mających w nazwie SPV, które zostały przez niego wcześniej założone? Chcielibyśmy poznać strukturę udziałów w tych spółkach zależnych, jakie grunty zostały do nich wniesione, czy w ogóle jakieś grunty wniesiono itd.

Prosimy także o wyjaśnienie zasad współpracy z firmą Dekada, z którą współpracuje PKP przy realizacji wspólnych deweloperskich projektów. Spółka Dekada jest znana w branży. Wiemy, że są wspólne projekty. Prosimy o przedstawienie szczegółowych informacji na ten temat. Dlaczego nowa spółka, która ma prowadzić inwestycje w zakresie

budowy nieruchomości biurowych i handlowych, nie realizuje sama tych przedsięwzięć, tylko wchodzi w przedsięwzięcie biznesowe z dużą prywatną spółką? Nie negujemy doświadczenia spółki Dekada, ale mamy obawę, że z nawiązanej współpracy zdecydowanie większe korzyści odniesie ta właśnie spółka, a nie PKP. Dekada jest specjalistą rynkowym, od dłuższego czasu w branży i dlatego może mieć silniejszą pozycję we wspólnym przedsięwzięciu. Uważamy, że planowane inwestycje powinny być raczej zlecane wykonawcy wybieranemu w przetargu i nie należy od razu wchodzić we wspólne przedsięwzięcia z podmiotem prywatnym. Do niedawna byłem prezesem spółki budującej nieruchomości. Znając zasady finansowania tego typu wspólnych przedsięwzięć, poważnie obawiam się, iż umowy mogą być tak skonstruowane, że PKP S.A., nie mówię już nawet o ministrze infrastruktury czy też o sejmowej Komisji Infrastruktury, nigdy nie dowie się, jak wyglądały przepływy finansowe pomiędzy spółką, w której PKP posiada formalnie 99,9% udziałów, a firmą deweloperska budującą kolejnej obiekty. Nigdy możemy też nie poznać obowiązujących zasad rozliczeń.

Naszym zdaniem, obecna sytuacja budzi wiele kontrowersji i niesie ze sobą znaczną dozę niepokoju. Przez lata słyszeliśmy o tym, że PKP S.A. musi sprzedawać własne przedsiębiorstwa, gdyż musi spłacać długi. Firma nie może spłacać długów środkami pochodzącymi ze sprzedaży posiadanych nieruchomości, ponieważ nie jest uregulowany ich stan prawny. Dlatego konieczne jest zbycie kilku przedsiębiorstw. Nagle okazało się, że stan prawny nieruchomości posiadanych przez PKP jest uregulowany i są one wnoszone do spółek, a przy ich pomocy będzie realizowało się wspólne przedsięwzięcia komercyjne z prywatnymi podmiotami, zamiast sprzedać te nieruchomości i spłacić zobowiązania firmy, o których pan prezes Karnowski cały czas opowiada i uzasadnia nimi sprzedaż PKP Cargo, PKP Energetyki itd.

Zwracam uwagę, że jeśli mówimy o nieruchomościach w przypadku PKP, to w grę wchodzą tysiące hektarów. Nieruchomości znajdujące się w najlepszych miejscach polskich miast staną się teraz częścią komercyjnych przedsięwzięć i nie ma żadnych gwarancji, że PKP S.A. otrzyma jakiekolwiek zyski z tych przedsięwzięć, które mogłyby posłużyć do spłaty zobowiązań. Będziemy zatem dalej sprzedawać kolejne spółki Skarbu Państwa, aby spłacić ciążące nad firmą długi. Bardzo prosimy o wyjaśnienie przedstawionych wątpliwości. Naszym zdaniem są one wielce zasadne. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję panu posłowi. Proszę pana ministra i towarzyszących mu współpracowników o odniesienie się do poruszonych kwestii i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Sławomir Żałobka:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, moim zdaniem mamy zarówno dobry moment, jak i właściwe gremium, aby po raz kolejny zaprezentować kierunek, w którym rozwijają się Polskie Koleje Państwowe. Tym bardziej że mamy w tej chwili sytuację, w której po kilku latach zarząd spółki został niedawno skwitowany i może pochwalić się – używam celowo tego słowa – dokonaniami, które znacząco wpłynęły na poprawę kondycji całej grupy kapitałowej PKP S.A.

Dziś akurat zajmujemy się kwestiami majątku firmy. Zostało zadanych kilka istotnych pytań, które zahaczają o wątki, na temat których będziemy mogli bardzo szczegółowo porozmawiać, korzystając z obecności ekspertów. Jest z nami pan Jakub Karnowski, prezes PKP S.A., są także panowie wiceprezesi i eksperci. Z całą pewnością pozwoli nam to na skierowanie wątpliwych kwestii pod adresem właściwych osób, które udzielą kompetentnie odpowiedzi na postawione pytania.

Zanim jednak rozpocznie się dyskusja, uważam, że dobrym wprowadzeniem, wartym zapamiętania, będzie użycie porównania, które zwykle pojawia się w tego rodzaju okolicznościach. Często, gdy myśli się o obrocie gospodarczym, o składnikach majątkowych, pojawiają się rozważania i dylematy polegające na tym, iż zastanawiamy się, czy lepiej sprzedawać diamenty, czy może korzystniej będzie zbywać brylanty? A jeżeli chcemy sprzedawać brylanty, od razu pojawia się pytanie, czy dysponujemy odpowiednim sprzętem i umiejętnościami, aby kamienie właściwie oszlifować? Być może użyte porównanie

nie jest nadmiernie wyrafinowane, ale moim zdaniem oddaje ono właściwie charakter przedsięwzięć podejmowanych w zakresie nieruchomości należących do PKP.

Szanowni państwo, PKP sprzedaje posiadane nieruchomości w sposób bardzo intensywny i efektywny. Minister infrastruktury oraz bezpośrednio ja, praktycznie codziennie otrzymujemy na biurko propozycje, które wiążą się z rozdysponowaniem kolejnych składników majątkowych, tych których status został już uporządkowany od strony prawnej. Najczęściej chodzi o działki lub inne nieruchomości leżące w okolicy infrastruktury kolejowej. Istnieje jednak szereg różnych nieruchomości, które wykorzystując umiejętności i kompetencje oraz potencjał PKP można poddać odpowiedniemu oszlifowaniu, dodatkowo je ulepszyć i udoskonalić, czasami poprzez powiązanie z innymi propozycjami biznesowymi, co pozwala w efekcie na uzyskanie znacznie lepszego wyniku finansowego na koniec przeprowadzonej transakcji. Alternatywą jest sprzedaż. Można bowiem nieruchomości zbyć, są na to odpowiednie procedury, a później przetargi, rokowania itd. Czasami proces zbycia trwa dłużej, czasami krócej, ale ostatecznie transakcje są finalizowane. Najlepiej można to ocenić po wynikach spółki. Wydaje się jednak, że najlepszym wyjściem jest znalezienie odpowiednich partnerów, współpraca z którymi pozwala na zwielokrotnienie środków wypracowanych na bazie posiadanego majątku.

Za chwilę będą państwo mogli obejrzeć bardzo interesującą prezentację. Zakładam, że będzie ona co najmniej tak samo interesująca jak prezentacje, które wcześniej przedstawiali na forum Komisji panowie reprezentujący PKP S.A. Prosiłbym bardzo o zwrócenie uwagi na to, o jakiej skali zjawisk rozmawiamy. Nie chcę odbierać chleba panu prezesowi, ale powiem tylko, że spółka PKP jest właścicielem olbrzymiej liczby działek. W sumie ponad 100 tysięcy. Działki te składają się na olbrzymi obszar, którego część leży w najlepszych fragmentach polskich miast i aglomeracji. Łącznie jest to ponad 97 tysięcy hektarów. Wydaje mi się, że wyodrębnienie z tej masy takich składników majątkowych, które mogą przynieść dodatkowe dochody jest bez wątpienia sztuką. Wymaga to oczywiście wiedzy i szczególnych kompetencji, ale w naszej ocenie PKP taką wiedzą ma, takimi kompetencjami dysponuje.

Mam nadzieję, że koledzy z zarządu PKP przekonają państwa, iż jest tak, jak to przedstawiłem. Panie prezesie, jeżeli pozwoli pan przewodniczący, to chciałbym w tym momencie przekazać panu głos.

**Głos z sali:**

Nie usłyszeliśmy odpowiedzi na nasze pytania.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panowie posłowie, ja, a mam nadzieję że także pozostali uczestnicy posiedzenia, zrozumiałem słowa pana ministra w taki sposób, iż zapowiedział on, że odpowiedzi na zadane pytania zostaną udzielone przez kolejnych mówców, przez kolejne osoby zabierające głos, w tym także w oparciu o przygotowaną prezentację. Proszę się zatem nie niecierpliwić. Trzymajmy się przyjętej procedury. Pan minister, bardzo proszę.

**Podsekretarz stanu w MIR Sławomir Żałobka:**

Dokładnie taka była moja intencja, panie przewodniczący. Jeśli pan powoli, to teraz wypowiedziałby się pan prezes Karnowski, a następnie pozostali eksperci.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Oczywiście, panie ministrze. Panie prezesie, bardzo proszę.

**Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, po pierwsze chciałbym podziękować za zainteresowanie tym tematem. Żeby była całkowita jasność, mówię to bez cienia jakiejkolwiek ironii. Jesteśmy wdzięczni za możliwość zaprezentowania naszego pomysłu w sferze zarządzania nieruchomościami. Moim zdaniem, jest to w pewnym sensie odwrócenie wcześniejszej filozofii w tym zakresie, która polegała na tym, że nieruchomości, a szerzej majątek firmy były wyprzedawane.

Przypomnę, że obowiązuje nas ustawa, która mówi o prywatyzacji, ale oprócz tego mamy rzeczywiście ogromny, największy w Polsce zasób nieruchomości. Zgodnie z tym, co powiedział pan minister jest to ponad 100 tysięcy działek o powierzchni ponad 100

tysięcy hektarów, w tym nieruchomości leżące w najlepszych miejscach, w centrach miast, zazwyczaj w okolicy dworców, ale nie tylko, które można odpowiednio wykorzystać.

Chcielibyśmy wykorzystać okazję i przedstawić państwu nasz pomysł w tym zakresie. Od tego byśmy zaczęli, a później odniesiemy się do wszystkich zadanych pytań, które zostały zadane przez pana posła Szmita na początku posiedzenia.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję, panie prezesie.

**Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:**

Bardzo przepraszam, pomyliłem nazwisko posła wnioskodawcy. Oczywiście miałem na myśli pana posła Smolińskiego.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Potwierdzam, że chodziło o pana posła Smolińskiego. Kto z państwa zabierze w tej chwili głos?

**Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:**

Pan Jarosław Bator, członek zarządu PKP S.A., odpowiadający w naszej spółce za sprawy dotyczące nieruchomości.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo proszę, panie prezesie.

**Członek zarządu PKP S.A. Jarosław Bator:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, proszę o wyrozumiałość, gdyż debiutuję w roli prelegenta przed tak szacownym gremium i dlatego jestem trochę stremowany.

Moje wystąpienie postanowiłem zacząć od wyjaśnienia, kim jestem i dlaczego mogę wypowiadać się na temat nieruchomości. Krótko mówiąc, całe moje życie zawodowe zajmuję się nieruchomościami, tzn. mam do czynienia z projektami deweloperskimi, z wyceną nieruchomości, zajmowałem się także analizą inwestycyjną projektów oraz wszystkimi aspektami związanymi z tworzeniem kubatury nowej zabudowy, a następnie transakcjami związanymi ze sprzedażą lub wynajmem gotowych nieruchomości. Wszystkie wymienione dziedziny, w ten czy inny sposób związane z branżą nieruchomości, miałem okazję poznać w trakcie mojej kariery zawodowej. Śmiem twierdzić, że posiadam znaczne doświadczenie w tym obszarze. Posiadam poza tym uprawnienia rzeczoznawcy majątkowego według polskiego prawa oraz jestem licencjonowanym doradcą na brytyjskim rynku nieruchomości. Można więc powiedzieć, że nieruchomości były rzeczą, którą zajmowałem się niemal od zawsze, moim zawodem i jednocześnie pasjonującym hobby.

W tej chwili chciałbym zająć państwa uwagę prezentacją, która częściowo odpowiada na pytania zadane przez pana posła reprezentującego posłów wnioskodawców. Na pierwszym slajdzie widzicie państwo krótką agendę przygotowanej prezentacji. Chciałbym zapoznać państwa z zagadnieniem, jak zagospodarowanie nieruchomości wpisuje się w szerszą strategię PKP S.A., którą zarząd spółki przyjął na początku tej kadencji. Przedstawię także aktualną mapę najważniejszych projektów realizowanych w ramach przedsięwzięć deweloperskich podejmowanych przez PKP. Obecnie będą one już realizowane poprzez Xcity. Opowiem państwu o tym, jakie są to projekty. Myślę, że pozwoli to na odniesienie się do szczegółowych pytań, w tym tych, które dotyczyły spółki Dekada. Następnie przedstawię krótko efekty naszych działań w tym obszarze, zarówno podejmowanych przez PKP w przeszłości oraz te, których oczekujemy w najbliższej przyszłości. Kolejna kwestia, to korzyści które z tego płyną oraz jaki jest rynkowy odnośnik do tego, czym się zajmujemy. Inaczej mówiąc, będę chciał państwu przedstawić, w jaki sposób inne spółki, które posiadają podobny problem, jeśli można to określić problemem, czyli mają dużo majątku, który jest im niepotrzebny do działalności operacyjnej, zagospodarowują tę część majątku, w tym nieruchomości stanowiące ich własność. Odniosę się także do poruszonej kwestii dotyczącej zasad nadzoru nad spółkami grupy PKP. Zaprezentuję państwu również, w jaki sposób przebiega przygotowanie projektu w obszarze nieruchomości i jak dokonujemy wyboru firmy, która będzie ewentualnie realizowała

z nami taki projekt, jako partner biznesowy. Przedstawię państwu, jakie doświadczenie posiadają wybrani przez nas deweloperzy i inwestorzy, z którymi realizujemy określone przedsięwzięcia i na zakończenie, ostatni punkt to krótkie podsumowanie.

Przechodzę do prezentacji. Na początek syntetyczne zestawienie danych, aby państwo mieli wyobrażenie o tym, z czym mamy do czynienia, jeśli chodzi o nieruchomości w spółce PKP. Aktualnie PKP S.A. posiada ponad 100 tysięcy działek. Ich łączna powierzchnia wynosi 98 tysięcy hektarów. PKP dysponuje poza tym ponad 2 tysiącami obiektów dworcowych, z czego ponad 600 jest czynnych. Reszta to tzw. budynki podworcowe spełniające bardzo różne funkcje. Proszę zwrócić uwagę, jaka jest skala umów najmu, które obsługujemy w PKP S.A. Jest to prawie 25 tysięcy umów najmu. Nie sądzę, aby w Polsce istniał drugi podmiot, który obsługiwałby rocznie aż taki duży portfel umów najmu.

Kolejna sprawa to liczba transakcji sprzedaży przeprowadzanych przez nas w ciągu roku. Oczywiście ich skala jest różna. Sprzedajemy małe nieruchomości, duże grunty, ale również pojedyncze mieszkania. Wszystko to odbywa się zgodnie z obowiązującymi procedurami przetargowymi. Jest jeszcze informacja o tym, ile dworców przekazaliśmy, chociaż akurat ta kwestia jest może mniej istotna z punktu widzenia głównego tematu prezentacji. W tej chwili w projektach znajdujących się na różnych etapach realizacyjnych, w fazie przygotowawczej czy też na etapie rokowań, mamy ok. 120 hektarów gruntów. Ta liczba będzie sukcesywnie rosnąć.

Następna sprawa: czym konkretnie się zajmujemy? Postaram się również wyjaśnić, dlaczego pewnymi przedsięwzięciami zajmujemy się dopiero dziś i dlaczego nie robiliśmy tego wcześniej. O to państwo także pytaliście.

Wysoka Komisjo, oprócz kwestii związanych z umowami najmu, oprócz komercjalizacji nieruchomości w taki sposób, aby zoptymalizować wykorzystanie nieruchomości i uzyskać jak największy przychód oraz oprócz współpracy z samorządami – dla państwa informacji podam, że posiadamy nieruchomości w 2000 gmin na ogólną liczbę 2600, co oznacza, że posiadamy relacje ze zdecydowaną większością samorządów w Polsce, chociażby polegające na tym, że płacimy samorządom podatki od nieruchomości i za użytkowanie wieczyste – oprócz inwestycji dworcowych i projektów deweloperskich mamy w swoich kompetencjach także cały obszar, który się nazywa geodezją kolejową. Obszar geodezji kolejowej obejmował również regulację stanów prawnych gruntów, które znajdowały się w posiadaniu, ale niekoniecznie w użytkowaniu wieczystym PKP S.A.

Wiele z gruntów, które dziś możemy zagospodarować, które możemy skutecznie wykorzystać, a niekiedy nawet oddać w użytkowanie mieszkańcom miast, to grunty, które w przeszłości znajdowały się w posiadaniu PKP, ale niestety w wyniku braku decyzji administracyjnych oraz z uwagi na fakt skomplikowanej procedury wieczystego użytkowania nie mieliśmy praw do tych terenów. Przynajmniej takich, które znajdowałyby swoje odzwierciedlenie w postaci wpisu w księdze wieczystej. Teraz ta sytuacja bardzo się zmieniła, a największa zmiana zaszła na przestrzeni kilku ostatnich lat. W tej chwili ponad 80% nieruchomości znajdujących się w posiadaniu PKP ma uregulowany stan prawny, co oznacza, że można wreszcie coś z nimi zrobić, czyli albo sprzedać, albo wykorzystać w jakiś inny sposób. Naturalnie, w owe 80% wchodzą także linie kolejowe, czyli nieruchomości znajdujące się pod liniami. Są one regulowane i nie podlegają jakiejkolwiek formie obrotu.

Po prawej stronie slajdu prezentujemy państwu nasze cele strategiczne, czyli to, co PKP S.A. chciało osiągnąć i co osiągnęło w poprzednich trzech latach. Pokazane cele są ukierunkowane na tematykę dotyczącą nieruchomości. Dlatego, oprócz poprawy poziomu satysfakcji klienta i polepszenia efektywności kosztowej oraz wprowadzenia rynkowych standardów zarządzania, także w obszarze nieruchomości, chodzi nam o zapewnienie finansowania inwestycji dworcowych, czyli zapewnienie środków pozwalających na modernizację wszystkich dworców, ich odpowiednią standaryzację w celu poprawy jakości obsługi pasażerów. Z punktu widzenia naszego dzisiejszego spotkania najbardziej istotnym z zapisanych celów jest zagospodarowanie niewykorzystywanych terenów kolejowych.

Jedną rzecz trzeba w tym miejscu wyraźnie podkreślić. Na potrzeby deweloperskie wykorzystywane są tereny lub przestrzenie nad torami, za chwilę to pokażę, które nie są niezbędne do prowadzenia ruchu kolejowego. Wszystkie nieruchomości, które są niezbędne dla zaspokojenia potrzeb ruchu kolejowego w Polsce, stanowią osobną grupę nieruchomości, którą nie zajmujemy się pod kątem realizacji przedsięwzięć deweloperskich. Jedyny punkt styczności pomiędzy projektami deweloperskimi i terenami kolejowymi to dworce, które czasami stanowią część większej całości lub są częścią wielofunkcyjnych obiektów, jak państwo za chwilę będziecie mogli zobaczyć i wówczas poprzez fakt, iż są one wkomponowane w całą tkankę urbanistyczno-architektoniczną, tworzą zdecydowanie bardziej użyteczną przestrzeń z punktu widzenia pasażerów, niż gdyby stały osobno, gdzieś w polu.

Na tym slajdzie widać aktualną mapę zrealizowanych projektów deweloperskich oraz jest pokazany kierunek, w jakim podążamy. Cofając się nieco w czasie, można powiedzieć, że realizacja projektów deweloperskich rozpoczęła się mniej więcej 8-10 lat temu. Ruszyły wtedy pierwsze rokowania w sprawie poszukiwania partnerów dla projektów deweloperskich. W tym przypadku były to Katowice, Poznań i Warszawa Zachodnia. Wymienione projekty cieszyły się wówczas bardzo dużym zainteresowaniem. W wyniku prowadzonych postępowań przetargowych wybrano deweloperów, którzy mieli wspólnie z PKP zrealizować planowane inwestycje. Okazało się, że ten mechanizm zadziałał bardzo dobrze. Kiedy w 2012 r. rozpoczęły działalność dworce zbudowane w ramach tych projektów, zaczęły działać obiekty komercyjne i mogliśmy przyjrzeć się, jak to wszystko funkcjonuje okazało się, iż kierunek wytyczony przez te pierwsze projekty jest właściwy. Postanowiliśmy, że będzie on kontynuowany w przyszłości.

W związku z powyższym, począwszy od roku 2012 w ramach PKP S.A. zaczął być tworzony zespól fachowców składający się z ludzi wywodzących się z rynku nieruchomości, którzy znają się na prowadzeniu projektów deweloperskich. Zespół ten stopniowo uruchamiał kolejne postępowania i zwalniał pod inwestycje kolejne tereny. Oczywiście, w tego typu działalności zawsze stoi się przed dylematem, czy dany teren sprzedać, czy też rozpocząć na nim projekt deweloperski. Najprostszy sposób postępowania to organizacja przetargu i sprzedaż działki, po ewentualnym podzieleniu terenu na szereg mniejszych działek. W ten sposób można próbować maksymalizować zyski, ale jeśli chce się działać zgodnie z regułami sztuki, niezależnie od tego czy mamy do czynienia z zarządem prywatnej spółki, czy też spółki pozostającej własnością Skarbu Państwa, jeżeli naszym celem jest maksymalizacja wartości z punktu widzenia interesów właścicielskich, należy szukać innych sposobów działania, które posłużą maksymalizacji tejże wartości.

Grunty pokolejowe nie posiadają zwykle planów zagospodarowania przestrzennego. W przeszłości, szczerze mówiąc, nie było nawet możliwości, aby takie plany dla gruntów kolejowych opracować. Od 2011 r. taka możliwość istnieje, ale ciągle jeszcze jest ona dość rzadko wykorzystywana. Kwestia urbanistyki i planowania jest zresztą w Polsce osobnym, bardzo obszernym tematem i na zupełnie inną dyskusję. W związku z tym, jeśli zdecydowalibyśmy się na sprzedaż pokolejowej działki, która nie ma planu zagospodarowania i deweloperzy dopiero będą ustalali z miastem, co na niej można wybudować, to wartość takiej działki będzie znacznie niższa, mówię to jako rzeczoznawca majątkowy, niż wartość działki przygotowanej pod konkretną inwestycję. Wynika to z potencjalnego ryzyka realizacji tego typu przedsięwzięcia. Dlatego właśnie zdecydowaliśmy się na realizacje projektów deweloperskich i dlatego przygotowujemy w odpowiedni sposób nieruchomości.

Nasze nieruchomości są praktycznie rozsiane po całym kraju. Jak państwo widzicie na slajdzie, znajdują się one w dużych miastach, ale także w mniejszych ośrodkach. Ważną sprawą jest szacowana wartość projektów, które zostaną zrealizowane w ramach tylko tych projektów, które są wymienione i znajdują się w trakcie przygotowania. Ta wartość, ponad 5 mld euro, jest ogromna i ma poważne znaczenie gospodarcze. Nowe projekty to bowiem nowa przestrzeń urbanistyczna, o czym za chwilę jeszcze powiem.

W telegraficznym skrócie. Dwa zrealizowane projekty zostały już uruchomione. Jest to Poznań City Center i Galeria Katowicka. Przypuszczam, że przynajmniej część z pań-

stwa miała okazję już się z nimi zapoznać. Na slajdzie można sobie przeczytać, z kim PKP S.A. zrealizowały te projekty, kiedy i jaką miały one wartość.

Warszawa Zachodnia to projekt będący w trakcie realizacji. Dworzec będzie gotowy jeszcze w tym roku. Jego charakterystyczna cecha jest taka, że będzie to obiekt typowo biurowy. Myślę, że bardzo istotną rzeczą są projekty aktualnie realizowane. Mówimy o projekcie Warszawa Gdańska – bardzo ambitnym, ponieważ zakłada częściowe przykrycie zabudową torów, co umożliwi zwrot mieszkańcom miasta terenów, które często są rozdzielane torami, tak jak to miało miejsce także w przypadku Warszawy Gdańskiej. Wygląda to tak, że po obu stronach torów znajdują się tereny zurbanizowane, ale brak jest możliwości przejścia pomiędzy nimi. Będziemy się starali zmienić sytuację i wyeliminować tę niedogodność.

Kolejny projekt to Poznań. Następny etap realizacyjny. Planujemy zabudowę międzytorza w Poznaniu. Ten projekt jest także bardzo ambitny. Zostanie przeprowadzony między istniejącymi peronami. Oprócz tego podejmiemy się odtworzenia historycznej elewacji poznańskiego dworca. Był do dworzec z cegły zbudowany w stylu pruskim. W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku z nieznanych mi powodów nie został on w odpowiedni sposób wyremontowany. Zamiast tego zabudowano go żelbetową kopułą. Naszym celem jest przywrócenie temu miejscu takiego wyglądu, jaki mu się należy, czyli chcemy odtworzyć elewację, a za nią skonstruować nowoczesną przestrzeń służącą zarówno obsłudze pasażerów, jak i celom komercyjnym.

Kilka słów na temat projektu dotyczącego Gdyni. Także międzytorze, ogromny teren w tej chwili całkowicie niedostępny dla mieszkańców. Leży tuż obok dworca. Duża przestrzeń, na której nie dzieje się teraz nic, co w jakikolwiek sposób służyłoby mieszkańcom. Mamy bardzo ambitne plany związane z tą nieruchomością. Projekt jest bardzo ambitny i wpisuje się w plan zagospodarowania przestrzennego dla tego miejsca. Po zrealizowaniu będzie on ogromną zmianą dla centrum miasta.

Przejdźmy dalej. Będzie to częściowa odpowiedź na pytania pana posła. Na kolejnym slajdzie widać dwa projekty, do realizacji których w postępowaniu przetargowym została wybrana firma Dekada. Są to mniejsze projekty, de facto takie, które Dekada realizuje i w realizacji których ma duże doświadczenie. Chodzi o projekt w Koninie i projekt w Mińsku Mazowieckim. Obydwa projekty znajdują się obecnie na etapie uzgadniania kwestii planistycznych. Skala tych projektów jest dokładnie taka, w realizacji której Dekada wykazuje się największym doświadczeniem, co zweryfikowaliśmy w prowadzonym postępowaniu w ramach rokowań. Mam na myśli tzw. projekty retail parków, czyli pewnego formatu handlowego, który jest charakterystyczny dla mniejszych miejscowości. W tym przypadku do tego formatu jest także dołączony dworzec, czyli coś, co generuje ruch na terenie obiektu handlowego oraz duży parking mający służyć zarówno użytkownikom dworca, jak i osobom korzystającym z oferty zawartej w przestrzeni handlowej.

W tej chwili widzicie państwo inne przykłady. Kraków Bosacka to projekt realizowany również z polskim partnerem. Wykonuje go GD&K, krakowski deweloper. Pomysł polega na wykorzystaniu działki leżącej tuż przy dworcu, o której mało kto wiedział, gdyż znajduje się ona, można powiedzieć, na zapleczu. Jeśli państwo wiecie, w którym miejscu w Krakowie jest stary dworzec, to zlokalizujecie to miejsce. Po drugiej stronie torów znajduje się wieża ciśnień, a wokół niej dość zużyta zabudowa w postaci baraków i magazynów. To, co tam się teraz znajduje, zostanie zastąpione bardzo efektownym kompleksem biurowym, który zamknie rozwój deweloperski całego rejonu stacji Kraków Główny. Ta stacja już w obecnej chwili jest mocno zmieniona, a z punktu widzenia centrów przesiadkowych jest uważana przez fachowców za obiekt wzorcowy, jeśli chodzi o przesiadki z tramwaju na pociąg lub autobus, lub odwrotnie.

Jeśli chodzi o projekty znajdujące się w fazie rokowań, to trzeba powiedzieć w tym miejscu o dużym terenie we Wrocławiu Świebodzkim. Mamy tam przepiękny dworzec, jeśli chodzi o wartość architektoniczną, moim zdaniem całkowicie porównywalny z wrocławskim Dworcem Głównym. To miejsce od wielu lat nie pełni już funkcji kolejowych. Ruch kolejowy zamarł tam ostatecznie w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. Dążymy w tej chwili do przywrócenia tego miejsca pasażerom. Obiekt leży bardzo blisko śródmieścia, a tym samym stanowi dogodne miejsce dla centrum przesiadkowego, o którym

mówiłem przed chwilą przy okazji Krakowa. Będziemy zmierzali do przywrócenia ruchu kolejowego, a przy okazji do wykorzystania okolicznych terenów. W dyspozycji PKP S.A. znajduje się tam 28 hektarów gruntów, na których można zrealizować ogromny, wielofunkcyjny projekt deweloperski. W przypadku tak dużych terenów nie można raczej przesądzać, czy będą tam obiekty handlowe, biurowe, hotelowe czy też mieszkalne. Najbardziej prawdopodobna opcja jest taka, że znajdzie się tam wszystko wymienione przeze mnie. Na tym zresztą polega tworzenie nowych dzielnic w miastach, tzw. smart city. Miesza się różne funkcje po to, żeby w określonym czasie miejsce nie wymierało tak, jak dzieje się w przypadku typowo biurowej zabudowy. Jeżeli zatrudnieni skończą pracę i pójdą do domu, na terenie ich biur robi się całkowicie pusto. Od tego typu monokultur funkcyjnych obecnie się odchodzi na rzecz realizacji projektów wielofunkcyjnych.

Następny projekt to Olsztyn Główny. Kolejny projekt m.in. centrum przesiadkowego. Bardzo mocno się nad nim teraz zastanawiamy. Będzie to główny olsztyński dworzec kolejowy i autobusowy. Samorząd będzie budował także tramwaje, których w tej chwili jeszcze nie ma. Mówiąc krótko, dużo się w tym miejscu dzieje.

I wreszcie Warszawa Główna. Miejsce bardzo ważne dla mieszkańców stolicy, ale również miejsce ważne historycznie dla kolei. W tej chwili znajduje się tam siedziba Muzeum Kolejnictwa. Za chwilę powiem nieco więcej na ten temat, gdyż chciałbym państwu pokazać wspomniany projekt w nieco bardziej szczegółowej wizualizacji.

Kilka zdań na temat kolejnych trzech projektów. Mamy Warszawę Zachodnią po drugiej stronie torów. Teren od strony ulicy Tunelowej, w tej chwili bardzo słabo zurbanizowany, ale znajdujący się blisko centrum miasta, a przez to niezwykle atrakcyjny zarówno pod lokalizację zabudowy mieszkaniowej, biurowej i wszelkiej innej towarzyszącej.

Następna rzecz to Centralna Park. Za chwilę pokażę to w nieco dokładniejszym powiększeniu. Jest to propozycja wykorzystania terenów nad torami kolejowymi. Tereny te leżą w ścisłym centrum Warszawy, a obecnie znajduje się tam duży parking, który z pewnością nie przystaje do zabudowy urbanistycznej, jaka powstaje wokół niego.

Łódź Fabryczna to kontynuacja projektu realizowanego w tej chwili. Dworzec Łódź Fabryczna jest obecnie budowany. Niedługo zostanie przekazany do użytku. Jako PKP S.A. będziemy mieli możliwość wybudowania nad tym dworcem powierzchni biurowych, których, o dziwo, dziś w Łodzi bardzo brakuje. Jest to odmienna sytuacja od warszawskiej, ponieważ w stolicy mamy dużą podaż tych powierzchni.

Chciałbym państwu pokazać jeszcze kilka mniejszych projektów, aby zilustrować fakt, iż skala naszych przedsięwzięć jest bardzo zróżnicowana. Warszawa Włochy – miejsce, dla którego właśnie uchwalono plan zagospodarowania przestrzennego. W ten plan chcemy wpisać niewielki obiekt usługowy, który będzie służył zarówno mieszkańcom, jak i osobom podróżującym. Jeśli chodzi o mieszkańców, to rozmawiamy z władzami dzielnicy o uruchomieniu w tym miejscu tzw. kancelarii miejskiej, czyli placówki, w której będzie można złożyć podanie, zasięgnąć informacji itd. Inaczej mówiąc ma to być punkt obsługi mieszkańca.

Kolejny projekt małego retail parku to Dębica. Nie będę się nad tym rozwodzić, aby państwa nie zanudzać. I wreszcie Katowice. Dlaczego mówimy o Katowicach? Otóż jest to niezwykle ciekawe miejsce. Powstał tam ogromny obiekt, galeria handlowa, tzw. Galeria Katowicka i jest to bardzo duży sukces. W Katowicach zbudowano nowy dworzec przy zachowaniu pewnych elementów historycznej architektury, m.in. słynnych kielichów, o które bardzo walczyły lokalne środowiska architektoniczne, ale pozostało jeszcze nieco terenu po drugiej stronie, od ulicy Andrzeja czy może bardziej precyzyjnie w okolicach Placu Andrzeja. Teren ma potencjał do zagospodarowania i będziemy starali się to wykorzystać. Planujemy stworzyć coś, co będzie w przyszłości cieszyło oczy mieszkańców.

Dlaczego to wszystko robimy? Dlaczego podejmujemy się realizacji tak dużych wyzwań i dlaczego chcemy zmieniać polskie miasta? Na slajdzie możecie państwo zobaczyć, jak w tej chwili wygląda z lotu ptaka parking znajdujący się w centrum Warszawy, nad torami kolejowymi. Jest to parking zlokalizowany na skrzyżowaniu Alei Jerozolimskich i Alei Jana Pawła II. Ze wszystkich stron parkingu mamy zabudowę, a jedynie nad torami zabudowy nie ma. Tak to wygląda obecnie. Zgodnie z podpisem pod zdjęciem, jest to betonowa pustynia oraz olbrzymi niewykorzystany potencjał. Co chcielibyśmy w tym

miejscu zrobić? Nasz pomysł widzicie państwo na slajdzie. Zamierzamy wykorzystać potencjał tego miejsca. Chcielibyśmy, aby naprzeciwko Dworca Centralnego powstała zabudowa, która stanie się kolejną wizytówką Warszawy.

W całej filozofii projektów deweloperskich – wcześniej realizowanych w PKP S.A., a teraz w Xcity – bardzo nam zależy na tym, aby dbać o kwestie urbanistyczne. Zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy spółką Skarbu Państwa i mamy świadomość, jak powinny być realizowane projekty deweloperskie. Do tej pory, w latach dziewięćdziesiątych minionego wieku i później, projekty deweloperskie realizowano w oparciu o zasadę maksymalizacji zysku. Jest to główna motywacja deweloperów. Oznacza ona, że jeśli deweloper mieszkaniowy posiada działkę, to będzie starał się zmaksymalizować PUM z tej działki. Będzie zmierzał do zbudowania jak największej liczby mieszkań i ich jak najszybszej sprzedaży po to, aby maksymalnie na tym przedsięwzięciu zarobić. Sprawa jest oczywista. Na marginesie, plany zagospodarowania przestrzennego są opracowywane po to, aby tego typu politykę i sposób działania deweloperów ograniczać, ale tam, gdzie ich nie ma, są w zamian WZ i w rzeczywistości, jak wiemy, różnie bywa.

Proszę spojrzeć na obiekty handlowe. Te, które powstały w latach dziewięćdziesiątych XX wieku na obrzeżach miast i mówiąc prawdę nie posiadały żadnej specjalnej architektury, koncentrowały się jedynie na funkcji użytkowej, obecnie już się całkowicie zużyły. Zresztą, można podać nawet przykłady budynków w centrum Warszawy, które już nie istnieją. Myślę, że państwo doskonale wiecie, o jakie budynki chodzi. Obiekty te były zbudowane całkiem niedawno, ale wyburzono je, ponieważ ich architektura bardzo szybko zdążyła się zużyć. Naszym celem jest tworzenie takich projektów, które będą się zdecydowanie bronić pod względem urbanistycznym i przetrwają lata. Oczywiście, w każdym mieście można obecnie znaleźć także przykłady pozytywnej urbanistyki, państwo o tym doskonale wiecie, i do takich przykładów chcemy nawiązywać, realizując nasze projekty deweloperskie. Na slajdzie możecie państwo zobaczyć, w jaki sposób planujemy i chcielibyśmy zagospodarować centrum stolicy.

To, co państwo teraz widzicie, to teren Muzeum Kolejnictwa. W tej chwili pracujemy nad nowym projektem tzw. stacji muzeum, która w nowej lokalizacji będzie służyła prezentowaniu dziedzictwa kolejowego, ale będzie spełniać także pewne funkcje edukacyjne. Obecnie zabytkowe parowozy stoją jeden za drugim i prawdę mówiąc w ogóle nie widać ich piękna i detali. Naszym zdaniem, powinny one być zupełnie inaczej prezentowane, żeby odwiedzający mogli dokładnie je obejrzeć i zobaczyć, jak kiedyś wyglądały lokomotywy ciągnące składy pociągów. Na slajdzie widać, jak to wygląda w tej chwili i jak będzie wyglądać, jeśli zrealizujemy swoje plany w tej dziedzinie. Taki kształt ma wizja dewelopera, z którym aktualnie prowadzimy wyłączne negocjacje.

Dlaczego o tym w ogóle mówię? Pokazuję państwu te slajdy, abyście mieli wyobrażenie o naszych zamierzeniach. Proszę zauważyć, że jednocześnie odtwarzamy stację kolejową czołową, czyli funkcję, która na tym terenie kiedyś istniała. W tym miejscu będą ponownie zatrzymywały się pociągi, będą tam wsiadać i wysiadać pasażerowie. Jest to centrum miasta, skrzyżowanie, na którym będzie można się przesiadać do różnych środków transportu. Co ważne, utrzymujemy element historyczny, czyli dworzec Warszawa Główna. Teraz jest to Muzeum Kolejnictwa, ale kiedyś był w tym miejscu ruchliwy dworzec. Czynimy tak przede wszystkim z szacunku dla samego miejsca, a z drugiej strony tworzymy z tego faktu charakterystyczny element projektu. Oprócz zabudowy komercyjnej, która ma powstać na tym terenie, stworzymy również ogromne przestrzenie publicznie dostępne. W większości będą to tereny zielone. Będzie tam można miło spędzać czas o każdej niemal porze dnia i nocy, w sposób odpowiadający mieszkańcom. W grę wchodzi rekreacja, uprawianie sportów itd. Nie chcę się teraz zagłębiać w szczegóły. Ważne jest to, że doprowadzimy do połączenia kolejowej infrastruktury z nowoczesną urbanistyką. Taki sposób myślenia i działania chcielibyśmy promować we wszystkich projektach realizowanych przez Xcity.

I jeszcze jeden przykład. O tym terenie już wspominałem wcześniej. Chodzi o Gdynię Międzytorze. W tej chwili wygląda to tak, jak widać. Znajduje się tam wyładownia i jakieś ogródki działkowe, częściowo już nawet nieużytkowane. Niewielki procent tych ogródków jest jeszcze uprawianych. Tak zaś mogłoby to wyglądać i głęboko wierzę,

że będzie tak wyglądać, po zrealizowaniu planowanego projektu. Dlaczego aż takie wysokie budynki? Będzie to ostatnia linia zabudowy przed portem i z tych budynków będzie można obserwować całą panoramę Zatoki Puckiej.

Myślę, że jeśli chodzi o projekty, to zaprezentowałem już wystarczającą liczbę przykładów, abyście mogli sobie państwo wyrobić opinię na temat naszych zamierzeń. Chciałbym w tej chwili krótko omówić kolejne zagadnienie. Korzyści płynące z realizacji projektów deweloperskich są niekwestionowane. Proszę spojrzeć na pkt 3. Ta sprawa jest najważniejsza. Mamy przykład transakcji zrealizowanej. Wybudowano centrum handlowe, następnie je skomercjalizowano, a partnerzy, którzy to centrum zbudowali, w tym oczywiście PKP S.A., sprzedali je funduszowi inwestycyjnemu. Chodzi o Poznań. Jest to klasyczna sytuacja przedsięwzięcia realizowanego na rynku nieruchomości. Na czym polega istota sprawy? Szanowni państwo, gdybyśmy w momencie podejmowania decyzji, czy tę nieruchomość sprzedajemy, czy realizujemy projekt deweloperski, podjęli decyzję, iż nieruchomość sprzedajemy, to otrzymalibyśmy w zamian wartość rynkową gruntu, czyli tyle, ile wnieśliśmy do wspólnego przedsięwzięcia z deweloperem. W momencie, kiedy wychodziliśmy z inwestycji, dokładnie po upływie trzech lat uzyskaliśmy prawie trzykrotność tej kwoty. Inaczej mówiąc, dzięki temu, że byliśmy częścią projektu deweloperskiego, dzięki temu, że wzięliśmy na siebie ryzyko deweloperskie i dzięki temu, że w ogóle znaleźliśmy się w tym całym przedsięwzięciu, udało nam się zwielokrotnić kwotę, jaką moglibyśmy uzyskać w efekcie prostej sprzedaży gruntu, który posłużył do realizacji projektu.

Oprócz argumentów natury urbanistycznej jest to podstawowa przesłanka przemawiająca za tym, aby podejmować się realizacji tego rodzaju projektów. W tym celu stworzyliśmy wyspecjalizowany zespół ludzi i na bieżąco optymalizujemy zasady działania organizacji, jeśli chodzi o realizację projektów deweloperskich. Utworzenie Xcity stanowiło logiczną konsekwencję rozwoju tychże projektów realizowanych w ramach PKP S.A. Gdybyśmy chcieli zrealizować wszystkie wymienione projekty bez powołania do życia Xcity, musielibyśmy tworzyć do każdego z nich spółkę celową, która współpracowałaby z wybranym deweloperem. W tej chwili mamy jedną spółkę zamiast wielu, co jest naturalną optymalizacją, jeśli chodzi np. o strukturę samej Grupy PKP.

W tej chwili chciałbym powiedzieć kilka słów na temat przykładów rynkowych zachowań innych podmiotów działających na rynku kolejowym. Na slajdzie są zaprezentowane trzy takie przykłady, możecie państwo o nich sobie poczytać, ale w tym momencie chciałbym powiedzieć o jednym z nich. Mam na myśli Deutsche Bahn, który już wiele lat temu zrobił to, co my przeprowadzamy obecnie. Deutsche Bahn wydzielił swoje nieruchomości nieoperacyjne, wniósł je do spółki, a ona konsekwentnie realizuje projekty deweloperskie. Obecnie spółka nazywa się Aurelis i realizuje projekty deweloperskie na gruntach pokolejowych. Pomysł niemiecki różni się oczywiście w szczegółach od naszego pomysłu, ale deweloperskie zagospodarowanie nieruchomości stricte kolejowych jest dość ewidentne. Podobnie rzeczy się mają w Austrii, gdzie np. Dworzec Główny i cała jego okolica należąca do austriackich kolei jest w tej chwili zmieniana i tworzy się ją od nowa, przy współpracy z firmami deweloperskimi. Nikt nie twierdzi bowiem, że koleje jako takie posiadają własne kompetencje deweloperskie. Nie posiadają takich kompetencji, tak, jak nie posiadają kompetencji w wielu innych dziedzinach i dlatego muszą współpracować z wyspecjalizowanymi podmiotami. Na slajdzie widać przykłady podobnych rozwiązań, jak zastosowane przez nas, które w wielu przypadkach zakończyły się dużym sukcesem.

Następna kwestia, o którą pan zaposeł pytał, to zagadnienie nadzoru korporacyjnego. Spółka Xcity podlega dokładnie takim samym regułom nadzoru właścicielskiego jak każdy inny podmiot w Grupie PKP S.A. Czym się kierujemy w tym nadzorze? Przede wszystkim zapewnieniem pełnej transparentności działalności spółki. Oprócz tego wykorzystujemy uprawnienia PKP do realizacji celów PKP w ramach działalności spółek należących do grupy kapitałowej. Celem nadzoru jest także pilnowanie stałego wzrostu efektywności działania poszczególnych spółek. Sprawujemy stałą kontrolę nad tym, w jaki sposób poszczególne spółki realizują swoje cele.

Nie chciałbym nadmiernie wdawać się w szczegółowe rozważania, dlatego odniosę się tylko do jednej ważnej sprawy, której dotyczyło wprost jedno z zadanych pytań. Xcity jest

całkowicie nowym podmiotem. Spółka dopiero tworzy swój potencjał i nie znajduje się w żadnej z istniejących strategii odnoszących się do prywatyzacji spółek z Grupy PKP S.A. na lata 2015-2020. Przyjęta strategia nie zakłada planów prywatyzacyjnych spółki Xcity. Wyjaśniam tę kwestię od razu, aby uciąć jakiekolwiek spekulacje i dalsze pytania w tej sprawie.

Co jest jeszcze ważne i co należy powiedzieć? Kilka słów wyjaśnienia na temat zgłoszonych wątpliwości w sprawie założenia spółki Xcity. Po pierwsze, opisany przez pana posła sposób tworzenia spółki Xcity, jak również przejmowanie gotowych spółek przez duże podmioty jest na rynku standardem. Jeśli chodzi o sposób kontroli spółki Xcity, to informuję, że jest on całkowity i pełny ze strony PKP S.A. Zapewniam państwa, że wszelkie przyszłe zyski wypracowane przez spółkę, wszelkie dywidendy trafią do PKP S.A., które są jedynym beneficjentem efektów pracy spółki Xcity.

Jeden udział pozostawiony w rękach pana prezesa jest również wymogiem rynkowym. Postaram się to wytłumaczyć. Ten jeden udział był już dwa razy kontrolowany przez Najwyższą Izbę Kontroli. Cały proces deweloperski, że się tak wyrażę, już dwukrotnie podlegał kontroli inspektorów NIK. Procedura zakładania i rozwijania projektu deweloperskiego była w PKP S.A. dokładnie taka sama, jak jest obecnie w Xcity. Najwyższa Izba Kontroli w żadnym z dokumentów pokontrolnych nie postawiła jakichkolwiek zarzutów związanych z tym obszarem działania ani nie stwierdziła jakichkolwiek uchybień w tym zakresie.

Jak powiedziałem, wszystko co robimy w stosunku do Xcity, jeśli chodzi o nadzór właścicielski, o strukturę właścicielską, jest związane przede wszystkim z rynkowym charakterem projektów, które musimy realizować. Rzeczywistość wygląda bowiem tak, że do wszystkich projektów mamy partnera wybieranego w trybie postępowania przetargowego i generalnie rzecz biorąc, oczywiście działając zgodnie z prawem i zasadami nadzoru korporacyjnego w PKP S.A., musimy funkcjonowanie spółki tak zorganizować, żeby poszczególne projekty mogły zostać zrealizowane. To, co mamy w Xcity, nie jest żadną nowością, jeśli chodzi o strukturę właścicielską ani o aspekty własnościowe, o które panowie posłowie pytaliście.

Xcity jest spółką zupełnie nową. Nie zostały do niej na razie wniesione żadne aporty. Poza tym na każdy aport musimy uzyskać zgodę Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. W samej spółce, jako takiej, nic w tym zakresie jeszcze się nie wydarzyło. Na razie koncentruje się ona na przygotowaniu projektów. Proszę pamiętać, że dotychczasowe zrealizowane projekty doszły do skutku w ramach struktur PKP S.A. i – co podkreślam jeszcze raz – zrealizowano je dokładnie w taki sam sposób, jak będzie działać operacyjnie spółka Xcity.

Na wyświetlanym slajdzie widać schemat przygotowania projektu deweloperskiego. Chciałbym, abyście państwo dzięki niemu mogli zobaczyć, jak pomimo tego, iż wydzielamy do Xcity pewną część profesjonalną dotyczącą zarządzania projektami deweloperskimi, to nadzór ze strony PKP S.A. i ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju nad nieruchomościami, które w przyszłości trafią do Xcity, jest w pełni zachowany. Jak widać, istnieje wiele ognisk decyzyjnych. Przede wszystkim, to PKP wskazuje, które nieruchomości nadają się do dalszej analizy i ewentualnej działalności deweloperskiej, a które należy od razu sprzedać. Następnie mamy całą analizę finansową. Wiadomo, że przygotowuje ją wyspecjalizowany podmiot znający się na realizacji przedsięwzięć deweloperskich. Treść wspomnianej analizy to niezwykle ważny element uwzględniany później przy podejmowaniu decyzji przez PKP S.A. w sprawie uruchomienia projektu lub rezygnacji z dalszych działań w tym zakresie. Dopiero po podjęciu decyzji przez PKP S.A. spółka Xcity przeprowadza postępowanie dotyczące wyboru inwestora. Wspomniane postępowanie było już dwa razy przedmiotem badania NIK i nie zgłoszono do jego trybu żadnych zastrzeżeń. Stwierdzono natomiast, że postępowanie przeprowadzono zgodnie z prawem i obowiązującymi przepisami. Kolejne kroki to uzgodnienie umowy inwestycyjnej z wybranym partnerem, konsultacje dotyczące projektu z ministerstwem, decyzja o podpisaniu i wreszcie podpisanie umowy.

Jak państwo zauważycie, rozporządzanie aktywem PKP, czyli gruntem jako takim, następuje dopiero po przejściu i zaliczeniu kilku jeszcze dodatkowych etapów nadzor-

czych, które znajdują się na tej drodze. Można zatem powiedzieć, że realizowana procedura w tym zakresie jest w pełni bezpieczna i pozwala na pełną kontrolę zarówno ze strony PKP S.A., jako bezpośredniego właściciela, jak i ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, nad całym procesem deweloperskim.

W tej chwili na wyświetlanym slajdzie prezentujemy państwu prywatnych partnerów naszych przedsięwzięć. Wszystkie one odbywają się na zasadach joint venture. Trzeba podkreślić, że do wszystkich realizowanych projektów, teraz PKP S.A., a w przyszłości Xcity jako nasza spółka będzie wnosić wyłącznie grunty. Nie przewidujemy w żadnym projekcie realizowanym z partnerem prywatnym wnoszenia czegokolwiek innego poza gruntem. Druga strona przedsięwzięcia zapewnia kapitał niezbędny do rozpoczęcia budowy, jak i finansowanie zewnętrzne. To jej zadaniem, jako profesjonalnego podmiotu, jest również zbudowanie planowanych obiektów.

Jaka jest w tym wszystkim rola Xcity? Polega ona na tym, aby w sposób profesjonalny zapewnić PKP S.A. dodatkową kontrolę nad całością procesu współpracy z partnerem prywatnym. Inaczej mówiąc, jest to nasz dodatkowy bezpiecznik. Mówimy w ten sposób partnerom, że oto posiadamy swój wyspecjalizowany zespół fachowców, który dba o to, żeby współpraca z partnerem prywatnym była prowadzona w sposób zgodny z umową inwestycyjną i żeby maksymalizować to, co po zakończeniu projektu otrzyma PKP S.A. Jest to główne i jedyne zadanie spółki Xcity.

Prezentowany slajd ilustruje, w jaki sposób są dobierani nasi partnerzy. Widać, jakim ogromnym doświadczeniem dysponują, a jest to jedno z najważniejszych kryteriów doboru partnera do współpracy. Zanim partnerzy zrealizują projekt wspólnie z nami, muszą wykazać się doświadczeniem przy realizacji innych projektów o podobnej skali. Wśród tych partnerów, jak państwo widzicie, jest również firma Dekada, o którą bezpośrednio pan poseł zapytał. Widać, jakie doświadczenie ma ta spółka. Wszystkie budowane przez nią obiekty są dość podobne. Dekada specjalizuje się w tzw. retail parkach, w budowie powierzchni handlowych i myślę, że stąd wzięło się jej zainteresowanie naszymi projektami, w efekcie czego złożyli ofertę.

Aby nie zanudzić państwa do końca, przechodzę w tej chwili do podsumowania. Proszę spojrzeć, jak wygląda wzrost liczby prowadzonych projektów. W roku 2012 mieliśmy 3 projekty, w tej chwili jest ich już 16, a planujemy, że w kolejnych trzech latach takich projektów będzie ponad 40. Projekty, o których mówię, to źródło dobrobytu dla Skarbu Państwa. Dzięki nim z nieruchomości kolejowych zostanie wygenerowana olbrzymia ilość środków finansowych. Wydaje się, że nie ma bardziej optymalnego sposobu zagospodarowania nieruchomość kolejowych niż realizacja proponowanych projektów.

Dzięki projektom dokonuje się również tworzenie nowej tkanki miejskiej. Dla mnie osobiście jest to bardzo istotny aspekt. Musimy mieć świadomość, że to, co tworzymy wokół siebie na terenach miejskich, z pewnością przetrwa nas, a powinno dokonać tego w sposób, który określiłbym jako niestarzejący się. Nowa zabudowa musi być czymś, co zostanie przez ludzi pokochane i z czego z przyjemnością będą korzystać w przyszłości. Takie założenie zapewnia dobrą urbanistykę oraz w perspektywie długodystansowej sukces komercyjny wybudowanych nieruchomości. Jeśli nieruchomość wytrzymuje próbę czasu, oznacza to, że jest nadal atrakcyjna dla najemców, użytkowników i klientów, bez względu na fakt, czy mówimy o sklepie, czy np. o hotelu. Jest to bardzo istotna kwestia.

Na dole slajdu znajduje się przypomnienie tego, o czym już zdążyłem powiedzieć, tzn. że nasza nieruchomość jest jedynym wkładem w przedsięwzięcie po stronie PKP S.A. Posiadamy pełną kontrolę i formalny nadzór nad realizowanym procesem inwestycyjnym.

Chciałbym jeszcze odnieść się do pytań, których treść bezpośrednio dotyczyła osoby pana prezesa Króla. Odpowiem na nie jako osoba nadzorująca funkcjonowanie spółki Xcity. Po pierwsze, bardzo się cieszę, że w którymś momencie udało mi się wybrać i zachęcić do podjęcia współpracy osobę posiadającą tak duże doświadczenie na rynku nieruchomości, jak pan Maciej Król. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że ten rynek bardzo potrzebuje fachowców, a ci fachowcy zawsze i bez trudu znajdą sobie pracę. Jeszcze raz powtarzam, że bardzo się cieszę, iż taka osoba jak pan Król w pewnym momen-

cie zainteresowała się pracą u nas i zgodziła się na podjęcie zatrudnienia. Dzięki temu, pod kierownictwem pana Króla, udało nam się bardzo zdecydowanie i mocno rozwinąć portfel projektów deweloperskich. Kolejnym, naturalnym ruchem w tej sytuacji było stworzenie spółki Xcity, w której pan Król obecnie pełni funkcję prezesa. Nie będę się odnosił bezpośrednio do wysokości wynagrodzenia, bo nie uważam, że jest to właściwe miejsce na tego typu dyskusję, ale powiem jedną rzecz. Osoba z doświadczeniem posiadanym przez pana Króla otrzymałaby na rynku wynagrodzenie znacząco wyższe, moim zdaniem przynajmniej o jakieś 50% więcej niż stawki, jakie mogliśmy mu zaproponować za pracę w Grupie PKP. Co więcej, wynagrodzenie pana Króla specjalnie nie zmieniło się, jeśli weźmiemy pod uwagę czasy, kiedy był dyrektorem w PKP S.A. i okres obecny, tzn. kiedy pełni funkcję prezesa spółki Xcity. Podobnie zresztą jak całego zespołu ludzi, którzy przeszli z PKP do Xcity. W żaden sposób nie wykreowaliśmy poprzez to dodatkowych kosztów. Utworzyliśmy jedynie nową jakość. Powołaliśmy do życia nowy podmiot, który w przyszłości, jeśli wszystkie nasze plany się ziszczą, może stać się jednym z największych deweloperów w Polsce. Mówię to całkowicie poważnie. A dziś sytuacja jest taka, że dużych deweloperów o polskich korzeniach jest niewielu, a jeszcze mniej jest ich, jeśli chodzi o spółki z udziałem Skarbu Państwa.

Mam nadzieję, że przedstawiona prezentacja i dodatkowe informacje wiele rzeczy państwu posłom wyjaśniły. Bardzo dziękuję za uwagę.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję za przedstawione informacje i za interesującą prezentację. Otwieram debatę. Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Pierwsza rzecz, do której chcę się odnieść, jest następująca. Zarówno w wystąpieniu pan ministra, jak i pana prezesa oraz podczas prezentacji nie udzielono odpowiedzi na pytanie zasadnicze, które jest niezwykle istotne. Negocjacje, w których zresztą brałem kilkanaście lat temu udział, w związku z uchwalaniem ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, były związane z tym, w jaki sposób miał zostać zagwarantowany system nadzoru państwa nad tym, aby 15% odpisu od wartości sprzedawanego majątku przechodziło na Fundusz Własności Pracowniczej. W tej chwili mamy już jeden przypadek, w którym intencja ustawowa wynikająca z negocjacji i z chęci zabezpieczenia interesów kilkuset tysięcy obywateli Rzeczypospolitej nie do końca została zrealizowana. Chodzi o dyskusję, jaka toczy się pomiędzy Funduszem a PKP S.A. Nie chcę do tego teraz wracać, ale nastąpiło ominięcie wspomnianych 15% odpisu od wartości sprzedanych nieruchomości.

W tej chwili firma wchodzi w przedsięwzięcie biznesowe całkowicie komercyjne. W tej sytuacji prawnym i moralnym obowiązkiem zarządu PKP S.A. i pana ministra infrastruktury powinno być dopilnowanie, aby pieniądze przeszły tam, gdzie powinny, żeby dzięki nim wzrosła wartość udziałów. Poprzez Fundusz Własności Pracowniczej udziały w prywatyzowanym majątku przedsiębiorstwa i tak są dużo niższe niż w innych firmach po prywatyzacji, w których 50% akcji lub udziałów, jeśli były to spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, trafiło do rąk pracowników. Porównanie wartości udziałów w Funduszu Własności Pracowniczej z tym, co uzyskali pracownicy w innych prywatyzowanych spółkach Skarbu Państwa, wyraźnie jest na niekorzyść osób zatrudnionych w PKP.

Z drugiej strony podejmuje się działania mające na celu jeszcze pomniejszenie tych udziałów. W okresie uchwalania wspomnianej ustawy pełniłem funkcję ministerialną w ówczesnym odpowiedniku obecnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Chcę wyraźnie podkreślić, że naszą intencją było wtedy doprowadzenie do sytuacji, aby rzeczywiste 15% wartości majątku trafiło do rąk pracowników poprzez Fundusz Własności Pracowniczej.

Patrząc na przedstawiony sposób powołania spółki Xcity i na prowadzenie wspólnych przedsięwzięć z kapitałem prywatnym, chcę zapytać, czy z kwot powracających do PKP S.A. w wyniku realizacji udanego projektu trafi w ręce pracownicze 15% wypracowanej w ten sposób kwoty? Należą się one tysiącom osób, które są właścicielami udzia-

łów w Funduszu Własności Pracowniczej. Czy zatem można tym ludziom powiedzieć, że dostaną więcej jako formę swoistego zwrotu, czy też, że nie dostaną nic, bo majątek zostanie sprzedany, ale pracownicy nie dostaną 15%, bo istnieje jakaś furtka, która pozwala obejść ten wymóg?

Na to pytanie nie uzyskaliśmy odpowiedzi. Nie wiemy, panie ministrze, czy pracownicy i osoby, które przeszły już na emeryturę, dostaną te pieniądze poprzez Fundusz Własności Pracowniczej, czy też ich nie dostaną? Proszę o jednoznaczną i ostateczną odpowiedź, najlepiej na piśmie, abyśmy mogli, jako przedstawiciele Komisji, poinformować kolejarzy. Na razie mają oni w tej kwestii olbrzymie wątpliwości, a obawy, które pojawiły się w związku z deweloperskimi przedsięwzięciami PKP, zasadniczo mają przyczyny tkwiące właśnie w tych wątpliwościach. Tym bardziej, że wcześniej mieliśmy już do czynienia z sytuacją potwierdzającą, że PKP S.A. nie przekazuje na Fundusz Własności Pracowniczej części środków uzyskanych z prywatyzacji. Uzasadnienie dla takiego rozwiązania znaleziono przy pomocy wybiegu prawnego. Takie postępowanie jest wbrew intencjom ustawodawcy, jeśli chodzi o ustawę o komercjalizacji i prywatyzacji. To jedna kwestia, do której chciałem się odnieść.

Druga sprawa jest następująca. Przedsięwzięcie deweloperskie PKP jest od strony formalnej przedsięwzięciem publiczno-prywatnym. Nawet jeśli z punktu widzenia przepisów wydaje się, że umyka ono spod regulacji ustawowej, to tak jest i trudno temu zaprzeczyć. Z powyższego wynika fakt, iż musi być zapewniona przejrzystość gospodarowania mieniem państwowym, w to nie wynika wprost z przedstawionej prezentacji. Inaczej mówiąc, powinno zapobiegać się pośredniemu korzystaniu ze składników państwowego majątku.

Deweloperzy, którzy uzyskają autoryzację decydentów z PKP i będą współpracować przy realizacji poszczególnych projektów, muszą być odpowiednio zweryfikowani. W tej chwili większość firm deweloperskich, ok. 70%, jest rejestrowanych poza Polską, Najwięcej bodaj w Luksemburgu. Nadzór nad ich kosztami i sposobem gospodarowania jest więc utrudniony. Ci deweloperzy są silniejszymi partnerami we wspólnych przedsięwzięciach, mają więcej doświadczenia i mocniejszą pozycję rynkową. Nawet jeżeli kilka osób zatrudnionych w PKP jest faktycznie doświadczonych w branży deweloperskiej, to firmy deweloperskie wspomagane przez potężne zespoły prawne znajdują się w lepszym położeniu. W tej sytuacji przejrzystość prowadzenia biznesu wymaga spisania jasnych reguł i ich stosowania. Stąd moja prośba, aby posłowie poznali zasady, które mają służyć dochowaniu przejrzystości gospodarowania mieniem państwowym. Chodzi o to, aby móc stwierdzić, czy na danym przedsięwzięciu uzyskano faktycznie taki zysk, jaki był pierwotnie zakładany. Ważny w tym wszystkim jest zwłaszcza nadzór, bowiem samo przedsięwzięcie nie jest przecież prowadzone przez was, tym bardziej że umowy z deweloperami są zawierane na potężne sumy.

Z prezentacji wynika, że wartość planowanych przedsięwzięć to ok. 20 mld złotych. Pytanie zatem brzmi, czy odpowiednie służby w rodzaju ABW, CBA itd. są wprowadzone w łańcuch nadzoru antykorupcyjnego, czy działa tarcza antykorupcyjna w sferze nadzoru nad sposobem gospodarowania mieniem państwowym? Przy takich pieniądzach pokusa bowiem będzie zawsze, nawet jeśli zatrudnialibyśmy najuczciwszych z uczciwych. Oni też ulegają pokusom, bo jak to się mówi, nie ma ludzi bez grzechu. Te kwestie są niezwykle istotne.

Patrząc z tego punktu widzenia na działania podejmowane przez PKP, można stwierdzić, że przedsięwzięcie deweloperskie jest dość ryzykowne, z różnych zresztą względów. Stwarza ono możliwości zysku, to prawda, ale stwarza także inne możliwości, z którymi mieliśmy już do czynienia na polskim rynku, jak np. ucieczki dewelopera z pieniędzmi klientów. Ze słów pana prezesa wynika, że zakończone przedsięwzięcie przyniosło satysfakcjonujący efekt finansowy, mam na myśli trzykrotne przebicie wartości działki. Rozumiem, że zostały w tym uwzględnione także wszystkie poniesione koszty. Można zatem przyjąć, że z biznesowego punktu widzenia takie działania są właściwe, ale poprosimy jeszcze o odpowiedź na zasadnicze pytania, na które nie uzyskaliśmy satysfakcjonujących wyjaśnień, w tym zwłaszcza na pytanie o pracowników i 15% odpisu, który naszym zdaniem należy się zatrudnionym w PKP. To wszystko. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję. Głos zabierze pan przewodniczący Józef Racki. Proszę, panie przewodniczący.

**Poseł Józef Racki (PSL):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie byłoby wspomnianych 20 mld złotych i w ogóle żadnych wpływów, gdyby PKP nie wzięło się za tzw. diamenty i nie zaczęło pracować nad nieruchomościami, które praktycznie rzecz biorąc od ponad 30 lat czekają na właściwego inwestora. Wyrażam ogromne zadowolenie z tego, co panowie zrobiliście, co nam przedstawiliście i do czego zmierzacie. Nic samo się nie zrobi.

PKP była bardzo trudnym organizmem przez wiele lat. Pamiętam, że prawie na siłę wydawałem decyzję dla kolei, a ona i tak nigdy nie była zainteresowana regulacją stanów prawnych swoich nieruchomości – 20% wszystkich gruntów, których stan prawny nie jest wciąż uregulowany, to w mojej ocenie dużo. W skali powiatu może to dużo nie jest, ale i tak pozwolę sobie wyrazić przekonanie, że pan prezes Bator doprowadzi wkrótce do tego, iż pozostałe nieruchomości zostaną w prawidłowy sposób uregulowane pod względem prawnym. Z całości terenów nigdy, chociaż to może niewłaściwe słowo, ale prawdopodobne w tym przypadku, nie zostaną skomercjalizowane tereny, po których poruszają się bezpośrednio pociągi. Chyba, że postanowimy zlikwidować niektóre linie. Wówczas będzie to inna sytuacja.

Moim zdaniem, to co robi PKP, to właściwy kierunek działania. Najbardziej widzę te zmiany, obserwując Poznań. Duże obszary na terenie miasta nigdy nie mogły być wcześniej zagospodarowane, ponieważ kolej zawsze mówiła: nie, bo nie. I co się stało? Powstał duży, piękny obiekt, wart wiele milionów. Przewiduje się budowę następnego. Kolej poszła wreszcie po rozum do głowy i zrozumiała, że nieruchomość leżąca w dobrym miejscu, ale nieużytkowana i trzymana tylko dlatego, że jest nasza, nie przynosi zysków, a wręcz odwrotnie, generuje koszty. Każdy gospodarz miasta nalicza bowiem sowite opłaty od nieruchomości, zgodnie z decyzjami organów samorządowych. Wyliczone koszty ponosi właściciel, w tym przypadku PKP.

Jeszcze raz powtarzam. W mojej ocenie przyjęty kierunek działania jest właściwy. Trzeba realizować kolejne inwestycje i doprowadzić do stanu funkcjonowania przynajmniej te obiekty, które nie zdołały jeszcze ulec całkowitej dewastacji.

Jeśli państwo podróżujecie pociągiem, to łatwo zauważycie, ile dworców jest obecnie opuszczonych. Gdybyśmy wzięli się do roboty 30 lat temu, to kto wie, czy te dworce dziś by nie funkcjonowały? Nowe obiekty handlowe powstawały bowiem obok dworców, w ich pobliżu, a być może udałoby się wpuścić na dworzec inwestorów, którzy by go odpowiednio zagospodarowali. Na przykład w Kaliszu, moim mieście, powstała potężna galeria handlowa obok dworca kolejowego. Kto wie, czy gdyby wcześniej prowadzono rozmowy z inwestorami, tak jak to się czyni obecnie, czy nie udałoby się połączyć galerii z dworcem w jedną nowoczesną nieruchomość? W ten sposób zyskałby zarówno dworzec, jak i galeria handlowa.

Podsumowując, pozytywnie oceniam działania PKP. Jestem wreszcie podbudowany tym, że kolej wprawdzie po latach, ale wzięła się za prowadzenie sensownej działalności przy wykorzystaniu posiadanego potencjału. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję panu posłowi Rackiemu. Do głosu zapraszam panią poseł Annę Paluch. Proszę, pani poseł.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, powiem tak: sam pomysł uważam za właściwy. Pamiętam naszą dyskusję sprzed kilku lat o raporcie Najwyższej Izby Kontroli na temat stanu zaawansowania regulacji gruntów kolejowych. Był on miażdżący i bardzo dobrze, że PKP wyciągnęły wnioski i próbują odpowiednio zagospodarować swój skarb, bo niewątpliwie tym są posiadane grunty w ścisłych centrach największych polskich miast. Jest to majątek o olbrzymiej wartości. Dlatego powtarzam jeszcze raz, że kierunek działań jest jak najbardziej właściwy. Posiadane tereny należy w odpowiedni sposób zagospodarowywać.

W przedstawionej prezentacji nie został jednak poruszony aspekt finansowy. Rozumiem, że rozmawiamy o projektach. Na wyświetlanych slajdach bardzo ładnie wyglądało słowo „wkrótce", ale samo w sobie jest ono bardzo mało konkretne. Zabrakło mi przede wszystkim nakreślenia jakiegoś horyzontu czasowego. Spółka została niedawno powołana, jeśli się nie mylę na przełomie poprzedniego i bieżącego roku, a więc jest zbyt wcześnie na jakiekolwiek bilanse, jednak przynajmniej jakąś przymiarkę, jeśli chodzi o spodziewane efekty finansowe, powinniście nam państwo przedstawić. W każdym przedsięwzięciu tego typu, także w deweloperskim, o charakterze partnerstwa publiczno-prywatnego, bo w sumie na to wychodzi, powinny zostać przynajmniej zarysowane relacje pomiędzy nakładami i oczekiwanymi efektami finansowymi. Tego aspektu finansowego całkowicie mi zabrakło w wystąpieniu pana prezesa. Prezentacja była ładna, bardzo okrągła, ale bez żadnych konkretów.

Panie prezesie, tak się składa, że kwestia Krakowa i Karkowskiego Centrum Komunikacyjnego jest mi znana z osobistych doświadczeń byłej radnej województwa małopolskiego. Łatwo i efektownie jest się podpisać pod osiągniętym efektem, ale nad tym, aby dobrze skomunikować miasto, pracował wcześniej sejmik województwa małopolskiego, przed 15 laty pracowało miasto Kraków i pracowała też kolej. Jeśli teraz mówi pan, że jest to najlepsze centrum przesiadkowe, to oczywiście przyznam panu rację, ponieważ rzeczywiście bez problemu przesiada się tam do środków komunikacji miejskiej, autobusowej, kolejowej i każdej innej. Jest to jednak wynik wieloletniej współpracy wielu różnych podmiotów i proszę tego nie przedstawiać jako efektu działalności spółek z Grupy PKP. To nie jest prawdą. Dla kogoś, kto te kwestie zna lub je przynajmniej rozważał, na pierwszy rzut oka widać, że takie twierdzenie nie może być prawdziwe. Tym samym poddał pan w wątpliwość inne swoje stwierdzenia, których sprawdzić nie mogę, natomiast to, które mogłam zweryfikować, było dla mnie czerwonym sygnałem alarmowym, jeśli chodzi o pana prawdomówność. Proszę zatem o podawanie konkretów zamiast snucia pięknych, niesprawdzalnych wizji.

Jestem w stanie jak najbardziej zrozumieć, że nie o wszystkich sprawach możecie panowie debatować publicznie, ale proszę przynajmniej o zarysowanie przyszłego bilansu korzyści i kosztów. Jak się ma poziom kosztów działalności spółki do oczekiwanych efektów finansowych? Sprawą oczywistą jest bowiem, że wejście w projekt deweloperski z wkładem w postaci gruntu, jeżeli dostęp do tegoż jest reglamentowany, ponieważ stanowi on własność spółki, jest opcją korzystną i należy z niej skorzystać, ale chcemy wyraźnie usłyszeć jak wygląda ta działalność od strony finansowej. Chcemy znać procedury, wiedzieć, czym jest obwarowane dysponowanie majątkiem spółki, żeby skutki finansowe były maksymalne i przyczyniły się do obniżenia poziomu zadłużenia firmy, a nie rozwiały się nie wiadomo gdzie, jak jakiś dym.

Jeżeli w tej chwili nie jesteście państwo w stanie nam tego przedstawić, to prosimy o uzupełnienie informacji na piśmie. Projekty wyglądają dobrze, ale oczekujemy na więcej konkretów. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję. Głos zabierze pani poseł Elżbieta Pierzchała, bardzo proszę.

**Poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała (PO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam kilka pytań do pana prezesa. Zacznę od stwierdzenia, iż jestem pod wrażeniem 80% nieruchomości, które mają uregulowany stan prawny. Na kolei unormowanie kwestii własności szło wcześniej bardzo opornie, dlatego osiągnięty stan jest bardzo dobrym wynikiem.

Mam jednak kilka wątpliwości, jeśli chodzi o kwestię tzw. końcowych rozliczeń. Chciałabym się dowiedzieć, czy państwo wchodzicie w kooperację z deweloperami tylko poprzez wniesienie gruntu do wspólnego przedsięwzięcia, czy może będziecie także partycypować w budowie? Jeżeli to pierwsze, to rozumiem, że grunt posiada określoną wartość i tu pojawia się pytanie, czy będzie ona rosła? Osiągnie ona maksymalną wartość w momencie zakończenia zagospodarowania nieruchomości. Czy wtedy będziecie przedsięwzięcie prywatyzować? Bo jeżeli nie, to czy ktoś kupi nieruchomość od dewelopera,

nie mając własności gruntu? Te pytania same się nasuwają i prosiłabym, abyście panowie spróbowali na nie odpowiedzieć i przybliżyli nam te kwestie.

Mam jeszcze pytanie dotyczące Katowic. Na pokazanej mapie zostały zaznaczone dwa punkty. Proszę mi powiedzieć, gdzie jeszcze, oprócz Placu Andrzeja, zamierzacie państwo zagospodarowywać istniejące grunty? Chciałabym się również dowiedzieć, jak to przedsięwzięcie ma wyglądać od strony formalnej? Wiadomo, że powstała spółka celowa. Kolej posiada ok. 100 tysięcy hektarów gruntów. Czy nastąpi przekazanie wszystkiego do spółki, czy dopiero, kiedy znajdzie się deweloper zainteresowany danym terenem, spółce Xcity zostanie przekazany właściwy grunt przez PKP S.A.? Po tym, jak to nastąpi, Xcity zawrze stosowne umowy z deweloperem? Od razu powiem, że nie wyobrażam sobie możliwości, aby świeżo utworzona spółka dysponowała od razu całością gruntów PKP, czyli owymi 100 tysiącami hektarów. Byłoby to dość dziwne.

Poza tym, z tego co zauważyłam podczas prezentacji, odnosicie się panowie do waszych pereł w koronie. A co w takim razie z pozostałymi gruntami? Wszystkich hektarów jest naprawdę bardzo dużo. Gruntami w centrach miast jest praktycznie zainteresowany każdy deweloper. Dotychczas to PKP nie była zainteresowana podejmowaniem działań na tych terenach. Deweloperzy zainteresowani byli i to bardzo. Dlatego jakiegoś specjalnego osiągnięcia w tej dziedzinie po państwa stronie nie widzę. Chciałabym się dowiedzieć, czy znaleźliście panowie również inwestorów zainteresowanych terenami, które są znacznie mniej atrakcyjne, a z punktu widzenia kolei są to tereny całkowicie zbędne? Odpowiedź na to pytanie jest ważna dla nas, posłów, jak również dla Grupy PKP. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję, pani poseł. Zapraszam pana posła Arkadiusza Litwińskiego do zabrania głosu.

**Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):**

Szanowni państwo, właściwie to powinienem zacząć od stwierdzenia, że podzielam większość poglądów moich przedmówców. Tak rzeczywiście jest, jeśli chodzi o wypowiedzi posłów, którzy stwierdzili, że faktycznie PKP wykonała znaczący krok do przodu, jeśli chodzi o gospodarkę nieruchomościami. Nie wdając się w szczegóły powiem tylko, że głosem najbliższym mojemu stanowisku była wypowiedź pana posła Rackiego.

Nie chodzi oczywiście o to, aby członkowie Komisji usiłowali zastępować radę nadzorczą spółki, dlatego zarówno na poziomie strategicznym, jak i taktycznym mamy prawo do zadawania pytań i do tego, abyśmy usłyszeli odpowiedzi. Sądzę jednak, że niekoniecznie powinniśmy próbować dokonywać daleko posuniętej analizy operacyjnej działalności spółki. Oczywiście, wszystko opiera się na określonym zaufaniu. Mam na myśli zarówno zaufanie do ludzi, jak i zaufanie do mechanizmów, o których mówił pan poseł Tchórzewski.

Chciałbym zadać dwa pytania i mam nadzieję, że jedno z nich nie zostanie potraktowane jako swoisty dyshonor. Zacznę jednak od bezpieczniejszego pytania i postaram się w ten sposób nieco rozluźnić atmosferę.

W stanowisku wnioskodawców słychać chyba było lekkie powątpiewanie w kompetencje i jakość kadr. Na ten aspekt, na jakość kadr zwrócił także uwagę w swojej wypowiedzi pan wiceprezes Bator. Mam w związku z tym pewną prośbę, ponieważ zakładam, że jest się czym pochwalić. Chcę powiedzieć, że zawsze jestem zbudowany faktem, jeśli do struktur państwowych, obojętne czy są to agencje rządowe, czy spółki Skarbu Państwa, przechodzą ludzie z biznesu, zweryfikowani i odpowiednio wycenieni przez rynek. Zasadniczo przechodzą oni na warunkach nieco mniej atrakcyjnych niż te, jakie mogliby uzyskać u konkurencji i to uwarunkowanie również doceniam, nawet w sposób szczególny, oczywiście zakładając, że mamy w ten sposób do czynienia z formą patriotyzmu. Nie jest to nic zdrożnego, bynajmniej. Jesteśmy jednak również świadkami wędrówek w drugą stronę, ze struktur rządowych do biznesu, co akurat nie zawsze jest budujące.

Do czego jednak zmierzam? Chodzi mi osobę pana Macieja Króla, prezesa spółki Xcity. Chciałbym pana prosić, żeby opowiedział nam co nieco na temat swojej dotychczasowej kariery. Na gorąco próbowałem w internecie znaleźć jakieś informacje na pana temat,

ale jedyna informacja, jaką znalazłem jest taka, że pan Maciej Król rezygnuje z korporacji i oddaje się magii. Mam nadzieję, że to nie o pana chodzi.

Drugie pytanie ma inny charakter. Zadam je od razu, żeby ponownie nie zabierać już głosu. Stefan Kisielewski zadał kiedyś pytanie chyba Stanisławowi Cat-Mackiewiczowi, kiedy wreszcie przyjedzie do Szczecina? Na to Cat-Mackiewicz odpowiedział: do Niemiec nie jeżdżę. Jako lokalny szczeciński patriota mam wrażenie, że tego typu myślenie nadal pokutuje w wielu warszawskich głowach. Chcę państwa zapewnić i poinformować, że Szczecin od 5 lipca 1945 r. wchodzi w skład administracyjnych granic Rzeczypospolitej Polskiej.

Bardzo doceniam to, co wprawdzie z trudem, ale udało się środowisku lokalnemu osiągnąć we współpracy z PKP, jeśli chodzi o modernizację dworca w Szczecinie. Mam na myśli te prace, które są obecnie realizowane. Niestety, nie jest to jednak tak wielki krok do przodu, jaki wykonaliście i pokazaliście w swojej prezentacji w przypadku wielu innych ośrodków. I nie mam tu na myśli wcale lokalizacji, w których rynek jest stosunkowo łatwy i wchłonie każdą powierzchnię. Nie chodzi mi ani o Warszawę, ani o Wrocław, czy też o Kraków. Pokazaliście panowie przecież cały szereg lokalizacji o charakterze znacznie mniej aglomeracyjnym niż ma, przynajmniej na razie, Szczecin. W przypadku Szczecina krok wykonany przez PKP z pewnością nie był krokiem milowym. Raczej porównałbym go z sytuacją, kiedy ktoś jest popychany, w wyniku czego przesuwa się, niezbyt chętnie, pół stopy do przodu.

Moje pytanie jest następujące. Poszukujecie panowie partnerów do swoich projektów. Jest mi wiadomo, zresztą nie tylko mi, że mniej więcej przed siedmiu lub ośmiu laty Trigranit był zainteresowany, ale nie tylko on, wykonaniem analogicznego projektu jak te, które są obecnie przez was realizowane, łącznie z nadbudową terenów kolejowych, w przypadku szczecińskiego dworca. Nawiązując do tej kwestii, chcę zapytać, czy kiedy państwo poszukujecie partnerów, to macie w planach także inwestycje w Szczecinie? Czy wasze poszukiwania w tym zakresie spotkały się na rynku z jakimś zainteresowaniem? Jakie były losy takiego zainteresowania, a jeśli go nie było, to co państwo zamierzacie robić dalej? Jaka jest wasza diagnoza odnośnie do braku zainteresowania? Z całym bowiem szacunkiem dla mniejszych lokalizacji, ale także np. w przypadku Olsztyna nie sądzę, żeby Szczecin był postrzegany na rynku jako gorsza czy mniej atrakcyjna lokalizacja. Mówię to także w oparciu o obserwację inwestycji innych deweloperów, które są realizowane w moim mieście w zakresie powierzchni usługowej i biurowej. Położenie szczecińskiego dworca nie jest w żaden sposób ułomne. Przypominam, że obiekt znajduje się zaledwie kilkaset merów od realnego centrum miasta. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję panu posłowi. W ten sposób wyczerpaliśmy listę zgłoszonych mówców. Dla porządku zapytam jednak, czy ktoś państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania, które pojawiły się w debacie i o odniesienie się do poruszanych kwestii. O zabranie głosu poprosimy także, zgodnie z życzeniem posła Litwińskiego, pana prezesa nowej spółki. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MIR Sławomir Żałobka:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli można, chciałbym zaproponować, iż skoro mamy przedstawicieli spółki PKP, to może lepiej będzie, jak bezpośrednio udzielą oni szczegółowych odpowiedzi na pytania, które padły pod ich adresem. Jeżeli okaże się, że jakiś temat nie został wyczerpany albo potrzebne jest jakieś uzupełnienie, wówczas poproszę o głos.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Oczywiście, panie ministrze, przyjmujemy tę propozycję. A zatem jako pierwszy pan prezes Karnowski. Proszę, panie prezesie.

**Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:**

Odpowiem na część zadanych pytań, a później poproszę o zabranie głosu pana prezesa Batora i pana prezesa Króla i odniesienie się do niektórych poruszonych kwestii.

Pierwsza sprawa to pytanie pana przewodniczącego Tchórzewskiego dotyczące 15% odpisu na Fundusz Własności Pracowniczej. Zacznę od tego, że gdy spojrzymy na Fundusz Własności Pracowniczej w latach 2000-2012, to jednostka uczestnictwa dla prawie 400 tysięcy kolejarzy, a później coraz bardziej sukcesywnie kolejarskich emerytów, ponieważ byli to pracownicy przedsiębiorstwa państwowego z roku 2000, prawie nie zmieniała się, gdyż w tamtym czasie de facto nie było żadnej prywatyzacji. Wartość jednostki nie rosła zatem w żaden istotny sposób. W okresie od końca grudnia 2011 r. do dziś, głównie w wyniku sprzedaży Cargo i kilku mniejszych spółek, wartość jednostki wzrosła o blisko 300%. W ciągu trzech lat porównywalny indeks rynkowy wzrósł w tym czasie o ok. 50%. Po zakończeniu prywatyzacji TK Telekom i PKP Energetyka wartość tej jednostki będzie wynosiła ok. pięć razy więcej niż na koniec grudnia 2011 r.

Warto także powiedzieć, że w minionym okresie usprawniliśmy zarządzanie Funduszem Własności Pracowniczej. Ponieważ byliśmy niezadowoleni ze sposobu zarządzania przez firmę amerykańską, która dotychczas tym się zajmowała, wypowiedzieliśmy jej umowę, wybraliśmy nową firmę zgodnie z procedurami i w tej chwili sprawy mają się o wiele lepiej. Pomijam szczegóły, ponieważ jest to oczywiście dyskusja na inną okazję.

Ustawa, o której wspomniał pan przewodniczący Tchórzewski, powstała 15 lat temu. W naszej ocenie miała ona na celu podzielenie się korzyściami płynącymi z procesu prywatyzacyjnego tych spółek i aktywów, które istniały w 2000 r. Obejmowała ona wówczas ok. 400 tysięcy pracowników, a dziś jest to 200 tysięcy osób, w przeważającej mierze emerytów kolejowych oraz pracowników zatrudnionych w Grupie PKP w roku 2000. Przypomnę, że w zachodzących procesach prywatyzacyjnych, głównie mam na myśli prywatyzację Cargo, ale także obecnie prowadzoną prywatyzację TK Telekom, podpisujemy porozumienia ze stroną społeczną, na mocy których dodatkowa część korzyści wynikających ze sprzedaży jest przekazywana pracownikom.

W naszym odczuciu tak wyglądała celowościowa wykładnia ustawy z 8 września 2000 r. Dlatego wspomniane 15% faktycznie nie obejmuje projektów tworzonych w ramach Xcity Investment oraz tych, które wcześniej prowadziliśmy w ramach mniejszych podmiotów dedykowanych pojedynczym inwestycjom. Zgodnie z tym, co powiedział pan prezes Bator, takie spółki tworzą wartość i naszym zadaniem jest, aby ziemia, którą posiadamy, a która – odpowiadając przy okazji na pytanie pani poseł Pierzchały – jest jedynym aktywem wnoszonym przez nas do spółki, osiągnęła maksymalną cenę, tzn. aby jej wartość dzięki naszym przedsięwzięciom wzrosła przynajmniej dwa lub trzy razy. Uzyskany w ten sposób zysk ma być zyskiem przedsiębiorstwa pod nazwą PKP S.A., a tym samym Skarbu Państwa. Powtórzę jeszcze raz, za prezesem Batorem, że tych spółek prywatyzować nie zamierzamy.

Chcę także wyjaśnić, że jedna akcja, która wywołała niejakie emocje, posiada jedynie znaczenie czysto techniczne. Jest to rynkowy standard, który wykorzystujemy w praktyce obecnie, a którym posługiwaliśmy się także wcześniej, w przypadku powoływanych małych spółek dedykowanych do konkretnego przedsięwzięcia. Znaczenie tej akcji jest czysto techniczne. Krótko mówiąc, nie posiada ona żadnej wartości. Nie można jej sprzedać, nie przynosi dywidendy ani żadnych innych korzyści, które ewentualnie mogłyby wynikać z posiadania akcji.

Jestem przekonany, że pan przewodniczący Tchórzewski zrozumie moją postawę, ponieważ, jak wiadomo, musimy troszczyć się o utrzymanie dworców. Te obiekty dworcowe, które nie posiadają części komercyjne, jakie zostały zbudowane np. przed stu laty, jak np. dworzec w Przemyślu, musimy utrzymywać z wypracowanych środków. Wyciągamy także wnioski z raportu NIK sprzed lat, o którym wspominała pani poseł Paluch, a który nakładał na nas obowiązek utrzymania tych dworców. Idea jest zatem następująca – tworzymy dodatkową wartość, wykorzystując najlepsze posiadane nieruchomości w centrach miast po to, aby wypracować środki pozostające w pełni pod kontrolą PKP S.A., które z kolei znajdują się w pełni pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, aby przy ich wykorzystaniu móc utrzymać nasze dworce na poziomie, który jest

właściwy dla XXI wieku. W tym kontekście rzeczywiście nie przewidujemy dzielenia się 15% wartości, która zostanie wytworzona w przyszłości przez spółkę Xcity Investment.

Przechodzę do odpowiedzi na drugie pytanie pana przewodniczącego. Rzeczywiście to, co robimy i co zostało już zrobione w przypadku Katowic i Poznania, a teraz zostanie scalone, bo dotychczas spółek było wiele, a teraz będzie tylko jedna – Xcity Investment, to nic innego jak PPP, czyli przedsiębiorstwa publiczno-prywatne, które dotychczas funkcjonowały jedynie w teorii. W praktyce, w Polsce niewiele się w tym zakresie działo. Przyczyna takiego stanu rzeczy tkwiła w kłopotach związanych z podziałem ryzyka i korzyści pomiędzy stronami. Po stronie publicznej istnieje dodatkowo czynnik ryzyka politycznego wiążący się z obawą, że jeśli coś zrobimy, to w przyszłości może zostać ocenione w sposób nie merytoryczny, lecz polityczny. Po co zatem cokolwiek robić? Bezpieczniej jest nie robić nic. Tego typu głosy było także słychać, m.in. w państwa wypowiedziach w przeszłości. PKP S.A. skończyły z takim myśleniem. Podjęliśmy ryzyko, wzięliśmy je na siebie i mamy nadzieję, że nam się uda. Wartość przedsięwzięć jest bowiem ogromna. Szacujemy, że wyniesie ok. 20 mld złotych w tym horyzoncie czasowym, jaki teraz planujemy. Przedsięwzięcie jest ryzykowne, to prawda, ale skoro państwo z opozycji często krytykujecie prywatyzację, to jeśli mamy nie prywatyzować, alternatywą dla rozwoju firmy jest realizacja tego typu pomysłów, przy wykorzystaniu posiadanych aktywów. Tak to rozumiemy i w taki sposób tworzymy dodatkową wartość dla Skarbu Państwa.

Bardzo dziękuję panu posłowi Rackiemu za wypowiedź. Przedstawił on bowiem precyzyjnie istotę naszego myślenia. Mamy zaniedbane nieruchomości, które posiadają dużą potencjalną wartość. Nierobienie w tej sytuacji niczego byłoby bez wątpienia kosztem alternatywnym. Proszę mi wybaczyć to, co powiem, ale jest to pierwsza lekcja, którą przekazuję studentom ekonomii na SGH. Kosztem alternatywnym jest to, że nie robimy nic.

Pani poseł Paluch, której już nie ma na sali, dziękuję za przypomnienia raportu NIK sprzed kilku lat. Trzy lata temu bardzo dokładnie zapoznaliśmy się z jego treścią i na podstawie zawartych w nim wniosków postaraliśmy się stworzyć strategię firmy w zakresie nieruchomości. Na obecnym etapie doprowadziła nas ona do projektu budowy spółki Xcity. Chcę także powiedzieć, że jesteśmy wdzięczni wszystkim naszym partnerom, tym których pani poseł Paluch wymieniła w przypadku województwa małopolskiego. Bez współpracy z samorządem, z prezydentami miast niewiele udałoby nam się zdziałać. Interesuje nas oczywiście, w jaki sposób władze samorządowe wyobrażają sobie centrum swojego miasta. W realizowanych projektach dokładnie chodzi o to, aby spotkały się w nich intencje i zamiary strony publicznej, prywatnej i samorządowej, która zna lokalną specyfikę i potrzeby miejscowej ludności.

Z mojej strony to wszystko. Jeśli chodzi o informację na temat procedury wnoszenia gruntów itd., poproszę o zabranie głosu pana prezesa Jarosława Batora, a później kilka słów o sobie powie pan prezes Król.

Jeżeli chodzi o losy terenów, które są mniej atrakcyjne inwestycyjnie, to ich przyszłość wygląda różnie, m.in. dlatego, że są to grunty mało atrakcyjne inwestycyjnie. Z tego powodu nie wykorzystujemy ich do przedsięwzięć inwestycyjnych. Staramy się natomiast w pierwszej kolejności przekazywać te grunty samorządom albo po prostu sprzedawać. Często wygląda to w taki sposób, że jeśli widzimy, iż ktoś jest zainteresowany tego typu konkretnym terenem, wówczas organizujemy przetarg w najbliższych kilku miesiącach po to, aby można było w miarę szybko dokonać sprzedaży.

Na koniec jeszcze kilka słów pod adresem pana posła Litwińskiego, może niezupełnie serio. Panie pośle, głoszony rozwód Legii z Pogonią jest bardzo mocno przereklamowany. Gwarantuję panu, że bardzo poważnie zajmujemy się Szczecinem, a o konkretach opowie prezes Bator. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję, panie prezesie. O zabranie głosu proszę pana prezesa Batora.

**Członek zarządu PKP S.A. Jarosław Bator:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Odniosę się do kilku konkretów dotyczących Katowic i Szczecina. Jak państwo widzieliście na slajdzie, w przypadku Katowic mieliśmy zazna-

czone dwie kropki. Pierwsza z nich to Galeria Katowicka, czyli projekt już zrealizowany. Druga kropka to nieco mniejszy projekt po drugiej stronie. Oprócz tego mogę panią poseł zapewnić, że posiadamy jeszcze na tym terenie przynajmniej trzy inne lokalizacje, jeśli nawet nie cztery, które poddajemy w tej chwili analizom. Nie mogę jeszcze przesądzać, że będą tam realizowane projekty deweloperskie, prace analityczne bowiem trwają, jednak nieruchomości, które mam na myśli, są bardzo atrakcyjne i zawierają w sobie, moim zdaniem, duży potencjał.

Było pytanie o to, w jaki sposób przedsięwzięcie jest wyceniane i jak przekazuje się grunt. Szanowni państwo, w tych projektach, które realizujemy obecnie, stosujemy dokładnie taką samą procedurę, która obowiązywała wcześniej. Jak wspomniano, była ona również kilka razy kontrolowana przez NIK. W jaki sposób się to wszystko odbywa? Aport nieruchomości, czyli zadysponowanie mieniem państwowym, następuje dopiero wtedy, kiedy cały projekt jest już przygotowany. Jeżeli wiadomo, co na danym gruncie może powstać, a tym samym znana jest wartość tego gruntu, to po tej wartości gruntu dana nieruchomość jest wnoszona do spółki z partnerem prywatnym. Wartość uwzględnia zatem potencjał gruntu. Inaczej mówiąc, grunt jest wyceniany według jego rzeczywistej wartości rynkowej.

Pan prezes Karnowski już to powiedział, więc ja tylko powtórzę: do spółki wnosimy tylko grunt. Nie wnosimy środków pieniężnych ani innych rzeczy. Nasz wkład to grunt, czyli możliwości przeprowadzenia inwestycji. Otwieramy posiadane grunty na realizację projektów deweloperskich.

Jeśli chodzi o mniejsze lokalizacje i inne nieruchomości, to będziemy je oczywiście analizować do wykorzystania pod innym kątem. Warto powiedzieć w tym momencie, że część posiadanych nieruchomości sprzedajemy. Jest to nasz ustawowy obowiązek. Nieruchomości mniejsze, mówiąc wprost mniej atrakcyjne, położone bez żadnego związku z dworcem kolejowym ani niestwarzające szansy na wybudowanie czegoś atrakcyjnego, o odpowiednim ciężarze gatunkowym, są przez nas sprzedawane. Podejmujemy w tym kierunku działania.

Pan prezes powiedział o ryzykach. Rzeczywiście, musicie to państwo wiedzieć, my musimy dzielić się z partnerami istniejącym ryzykiem. Dla prywatnego podmiotu wejście w partnerstwo z PKP S.A. niesie obawy i ryzyko. Podmiot prywatny działa bowiem w zupełnie innym reżimie niż ten, któremu musi się podporządkować w momencie, gdy wchodzi w projekt realizowany ze spółką należącą do Skarbu Państwa. Oznacza to m.in., że takie potencjalne projekty muszą być odpowiedniej wielkości, bo tylko w tym przypadku wzbudzą stosowne zainteresowanie ze strony prywatnego partnera.

**Poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała (PO):**

Czyli grunt nigdy nie będzie ich. Dobrze to rozumiem?

**Członek zarządu PKP S.A. Jarosław Bator:**

Grunt jest własnością spółki, która jest wspólną spółką partnerów realizujących przedsięwzięcie. Udziały w wysokości odpowiadającej wartości gruntu ma w takiej spółce PKP S.A., a druga strona posiada udziały odpowiadające wartości jej wkładu pieniężnego. Wygląda to w ten sposób.

Jeżeli natomiast chodzi o Szczecin, to chcę państwa poinformować, że do tego miasta przykładamy ogromną wagą. W 2012 r. została podjęta decyzja, iż mamy trzy lokalizacje na tyle ważne, że jeszcze w tej perspektywie chcemy je zrealizować, mimo że terminarz, jeśli chodzi o inwestycje dworcową, był już niezmiernie napięty. Te lokalizacje to Gliwice, Bydgoszcz i Szczecin. Spośród nich najtrudniejszy w realizacji był Szczecin. Szczerze mówiąc, podjęcie decyzji o modernizacji dworca i peronów z pieniędzy unijnych, w ramach unijnego projektu, oznacza że projektu deweloperskiego w tej samej lokalizacji nie uda się prawdopodobnie zrealizować. Tym bardziej że docierały do nas sygnały świadczące o tym, że dworzec szczeciński nosi znamiona miejsca historycznego i zabytkowego. Poza tym wokół dworca nie ma zbyt wiele miejsca, a zatem zainteresowanie potencjalnych partnerów nieco przygasło. Nie zmienia to jednak faktu, że na terenie Szczecina będziemy nadal poszukiwać miejsc, które są terenami pokolejowymi, na któ-

rych można by zrealizować interesujące projekty deweloperskie. Taką obietnicę mogę panu, panie pośle, publicznie złożyć.

To wszystko, jeśli chodzi o moją dodatkową wypowiedź. Dziękuję bardzo za uwagę.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję panu Prezesowi. O zabranie głosu proszę pana prezesa Macieja Króla.

**Prezes Xcity Investment Sp. z o.o. Maciej Król:**

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, powiem krótko o sobie. Mam ponad dziesięcioletnie doświadczenie na rynku nieruchomości komercyjnych, nieco dłuższe na stanowiskach menedżerskich. Wspomniane doświadczenie nabywałem, wykorzystując wiedzę zdobytą na kilku uczelniach. Studiowałem m.in. na Uczelni Łazarskiego, na Wydziale Zarządzania i Finansów ze specjalizacją negocjacji w biznesie, na Uniwersytecie w Sheffield kształciłem się w zakresie zarządzania nieruchomościami i wyceny. Studiowałem także w Szkole Głównej Handlowej. Ukończyłem tam podyplomowe studia z zakresu wyceny nieruchomości i obrotu nieruchomościami.

W mojej karierze zawodowej prowadziłem projekty o łącznej wartości ponad 500 mln euro. Po części były to transakcje na rynku nieruchomości inwestycyjnych związane ze sprzedażą budynków biurowych. Odpowiadałem także za restrukturyzację portfeli inwestycyjnych i renegocjację umów oraz za komercjalizację projektów, czyli generalnie mówiąc za szeroko rozumiane wymyślanie tego, w jaki sposób optymalnie zagospodarować dany teren przy wykorzystaniu bieżących trendów rynkowych i potencjału tkwiącego w danej lokalizacji. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan minister Żałobka, bardzo proszę.

**Podsekretarz stanu w MIR Sławomir Żałobka:**

Chcę powiedzieć, że z dużym zadowoleniem odnotowałem fakt, że właściwie każdy wypowiadający się w dyskusji, nawet jeśli zgłaszał jakieś pojedyncze wątpliwości dotyczące poszczególnych aspektów przedsięwzięcia, formułował generalną myśl, iż zarówno kierunek działania, jak i realizowany pomysł są dobrą koncepcją.

Pan przewodniczący Tchórzewski zauważył, iż na przedsięwzięcie należy patrzeć od strony efektu ekonomicznego. Moim zdaniem, uwzględniając to, jak przedsięwzięcie jest zaplanowane i realizowane przez PKP, wygląda na to, że od strony ryzyka biznesowego dla PKP nie powinniśmy się spodziewać jakichś nieprzyjemnych niespodzianek. Partnerzy do przedsięwzięć realizowanych na wartościowej części majątku spółki są dobierani z dużą wiedzą i starannością. Należy się spodziewać, że założony efekt ekonomiczny zostanie osiągnięty i jest to bardzo istotny aspekt całego zagadnienia.

Jeżeli zaś chodzi o pytania, które zostały zawarte we wniosku grupy posłów i padły w czasie dyskusji, wydaje mi się, że udzieliliśmy na nie odpowiedzi. Nawet wątki zawarte w pytaniu pana przewodniczącego Tchórzewskiego, na które szeroko odpowiedział pan prezes Karnowski, zostały chyba wyczerpane i nie wiem, czy istnieje jeszcze potrzeba udzielania dodatkowej odpowiedzi na piśmie. Jeśli państwo uznacie, że taka potrzeba występuje, to oczywiście odpowiedź zostanie przygotowana. W mojej ocenie, na zadane pytania odpowiedzieliśmy jasno i wyczerpująco i dlatego pytam pana przewodniczącego, jak tę sytuację interpretować i co mamy robić dalej? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję, panie ministrze. Zanim zabiorę głos, zapytam formalnie, czy przedstawiciel posłów wnioskodawców chce skorzystać z przysługującego mu prawa głosu? Nie ma przedstawiciela na sali. Rozumiem. Czy pan przewodniczący Tchórzewski chce zabrać głos? Bardzo proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Mam wrażenie, że pytanie pana ministra było skierowane pod moim adresem. Chcę powiedzieć, że nie kwestionuję ani formuły, ani sensu poszukiwań rozwiązań bardziej optymalnych ekonomicznie. Jestem za, jak najbardziej, ale zwróciłem uwagę, że tego typu przedsięwzięcie musi być szczególnie nadzorowane, ponieważ w takiej sytuacji

rozmywa się granica pomiędzy prywatnym i państwowym i bardzo różne rzeczy mogą wystąpić. Wskazuje na to posiadane doświadczenie. Nasze pytania w tej kwestii to także rada, aby zabezpieczyć się na przyszłość, aby nie pojawiały się już żadne wątpliwości. Zawsze coś przecież może wyjść nie tak, gdyż wielu ludzi będzie w to wszystko zaangażowanych.

Zasadnicza wątpliwość, którą mam, i kwestia, w której nie zgadzam się z panem prezesem dotyczy tego, że moim zdaniem stosujecie panowie kolejny unik w celu nieprzekazania pieniędzy na Fundusz Własności Pracowniczej. Takie zachowanie nie jest w porządku. Wzrost udziałów wraz z dokonywaną prywatyzacją był celem wprowadzonej ustawy. Początkowa wartość udziałów wynosiła zero. Wzrost wartości udziałów miał być zachęceniem załogi do wyrażenia zgody na sprzedaż majątku. Miało to umożliwić dokonanie prywatyzacji. W tej chwili wygląda to tak, że mówicie panowie, iż skoro załoga jakąś część już uzyskała, to spróbujecie oderwać swój kawałek z całego tortu. Tak to wygląda. Wasze działanie prowadzi do takiego efektu.

Ubolewam nad tym panie ministrze, że pomysł ze spółką zarządzającą nieruchomościami, którego zresztą nie kwestionuję, został zrealizowany w taki sposób, aby jednak mimo wszystko pieniędzy na Fundusz Własności Pracowniczej nie płacić. Jest to nie w porządku zarówno z punktu widzenia intencji twórców ustawy, jak i nie w porządku wobec strony społecznej, która w tamtym czasie zgodziła się na proponowane zmiany własnościowe związane z koniecznymi reformami i wprowadzeniem PKP S.A. w realia gospodarki rynkowej. Poniesiono konkretne ofiary, ludzie zostali pozwalniani itd. Na załogę spadł szereg kłopotów i główny ciężar związany z przekształceniami. Tym ludziom, bez względu na to, czy są teraz emerytami, czy nie są, pewne rzeczy się po prostu należą. Taka jest logika uczciwego postępowania.

W obecnej sytuacji można było wybrać rozwiązanie zaproponowane przez was albo opcję, którą ja proponuję. To nie jest bowiem tak, panie ministrze, że przedsięwzięcia, które jest w tej chwili rozpoczynane przez PKP, nie udałoby się zrealizować przy dotrzymaniu warunku 15% odpisu na Fundusz Własności Pracowniczej. Dałoby się to zrobić, panie ministrze, ale wy nie chcecie tego zrobić i chodzi właśnie o wspomniane 15%. Moim zdaniem, takie działanie nie jest w porządku. W ten sposób chciałbym to właśnie podsumować. Jeśli chodzi o pracowników PKP nie jesteście w porządku. Mimo, że prawdopodobnie jest to zgodne z prawem, kancelarie prawne nie takie rzeczy potrafią przeprowadzić, a nasze prawo, jak wiadomo, jest bardzo mało precyzyjne, takie rozwiązanie mi się nie podoba. Uczestniczyłem w negocjacjach ze związkami zawodowymi, ze stroną społeczną i intencja była jednoznaczna. Udział w prywatyzowanym majątku, którym dysponowały Polskie Koleje Państwowe jako przedsiębiorstwo państwowe, a tym majątkiem były również wszystkie posiadane grunty, to nie ulega wątpliwości, oraz firmy powstałe na bazie tego majątku, to wszystko, co było prywatyzowane miało zostać podzielone, a 15% wartości powinno trafić do załogi. Takie założenia były wówczas przyjęte. Jestem tego świadkiem, zresztą nie tylko ja, wiele innych osób także. Pamiętamy doskonale, jaka była wówczas intencja posłów, którzy toczyli wtedy bardzo trudne i długie debaty.

Jeśli teraz zobaczymy, jak państwo działacie, to można mieć spore zastrzeżenia do przyjętego rozwiązania. Polskie państwo nie jest od tego, aby oszukiwać obywateli. Istnieje przecież ciągłość władzy, nawet jeśli jej decyzje były podejmowane w innej konstelacji politycznej i działo się to 15 lat temu. Nikt nas nie podbił, nie dokonała się żadna rewolucja, a zatem, jeżeli pewne decyzje władzy były takie jakie były, to jeśli chce się je teraz zmienić, trzeba by tej zmiany dokonać przy współudziale przedstawicieli strony społecznej. Podejmowanie decyzji przy wykorzystaniu luki prawnej w celu zmiany wcześniej przyjętych rozwiązań nie powinno mieć miejsca. Wcześniej taka koncepcja, jaką teraz realizuje PKP, nie była w ogóle brana pod uwagę. Nie istniały możliwości, którymi teraz dysponują przedsięwzięcia publiczno-prywatne itd. Przepisy nie przewidywały takiej ewentualności. Teraz rzeczywistość się zmieniła, ale nie oznacza to, że nie należy honorować wyrażonej wtedy intencji ustawodawcy.

Być może uzasadnienie prawne, że nie można wydzielić tych 15% jest poprawne, ale nawet jeśli tak jest, to jeszcze raz podkreślam, że z pewnością nie jest to w porządku w stosunku do strony społecznej, do pracowników PKP. Można nawet stwierdzić,

że przedstawiciele załogi oszukali pracowników, gdyż nie potrafili przewidzieć wszystkich możliwych skutków rozwoju sytuacji. Ale czy było to w ogóle możliwe? Nie było. Strona pracownicza nie jest w stanie przewidywać przyszłości. To rolą państwa jest takie poprowadzenie sprawy, aby wszystko zostało załatwione pozytywnie, zgodnie z oczekiwaniami i prawem, które posiadają pracownicy PKP. Jeżeli czyni się pewne ustalenia z ludźmi, to później należy ich dotrzymywać. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję, panie pośle. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, z satysfakcją powiem, że po dzisiejszym posiedzeniu Komisji zwołanej, co warto podkreślić, w trybie art. 152 regulaminu Sejmu, a więc na wniosek grupy posłów, towarzyszą mi budujące odczucia i pozytywne emocje. Jestem pod wrażeniem bardzo interesującej, merytorycznej i konstruktywnej dyskusji. Chcę za nią bardzo serdecznie wszystkim podziękować. Dziękuję panu posłowi Kazimierzowi Smolińskiemu za przedstawienie problemu w sposób bardzo wnikliwy. Dziękuję także panu ministrowi i panom prezesom za bardzo interesującą prezentację, która dużo nam wyjaśniła. Myślę, że dokładnie o to chodzi, aby emocje, które wynikają częstokroć z braku informacji, rozwiewać m.in. w trakcie posiedzenia sejmowej komisji. Nasze dzisiejsze obrady spełniły te oczekiwania. Informacja została posłom przekazana, a złe emocje, mam nadzieję, rozwiane i ostatecznie usunięte.

Mam prośbę do panów prezesów o przekazanie prezentacji do sekretariatu Komisji. Pozwoli to posłom na bardziej szczegółowe zapoznanie się z jej treścią, zwłaszcza tym spośród nas, którzy wykażą zainteresowanie omawianą tematyką.

Nie ulega także wątpliwości, że w Polsce należy wreszcie odczarować formułę partnerstwa publiczno-prywatnego. To, co rozpoczęliście państwo na kolei pokazuje, że po pierwsze jest to możliwe, a po drugie, że proces może być transparentny. Partnerstwo publiczno-prywatne, którego polska gospodarka bardzo potrzebuje, nie musi być kojarzone z korupcją, łamaniem prawa, przestępstwami gospodarczymi itd. Powiem więcej, a mówiłem o tym już przy innej okazji – partnerstwo publiczno-prywatne będzie musiało także stać się jednym ze sposobów, które pozwolą na przyjęcie środków finansowych z unijnej perspektywy finansowej 2014-2020. Kapitał prywatny będzie musiał zostać wykorzystany, ponieważ wiemy doskonale, że zarówno w budżecie centralnym, jak i w budżetach samorządowych mamy niezłe zadłużenie. Jeśli zechcemy przyjąć środki finansowe nowej perspektywy, potężne, porównywalne z tymi z perspektywy 2007-2013, to kapitał prywatny będzie stanowił doskonałe narzędzie realizacji naszych zamierzeń gospodarczych. Żeby tak się stało, potrzebujemy skutecznych instrumentów. Swoimi działaniami w Grupie PKP pokazujecie panowie, że jest to możliwe.

Jeszcze raz wszystkim serdecznie dziękuję za udział w posiedzeniu i za merytoryczną, interesującą dyskusję. Okazuje się, że kwestie, które nie są łatwe i budzą kontrowersje, mogą być płaszczyzną do prowadzenia mądrej i konstruktywnej dyskusji. Bardzo dziękuję.

Widzę jeszcze, że pan przewodniczący ma coś do powiedzenia. W drodze wyjątku udzielę zatem głosu przedstawicielowi strony społecznej. Jest to już poza regulaminem i po zakończeniu posiedzenia, ale bardzo proszę.

**Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Henryk Grymel:**

Henryk Grymel, Sekcja Krajowa Kolejarzy. Miałem się nie odzywać, ale muszę w bardzo mocny i zdecydowany sposób poprzeć stanowisko zaprezentowane w ostatniej wypowiedzi przez pana posła Tchórzewskiego. Jest tu, szanowni państwo, jeszcze aspekt zaufania przy podpisywaniu różnego rodzaju porozumień i umów. Jeśli dwie strony się umawiają, a poseł Tchórzewski dobrze powiedział, że w tamtych latach ustawę przyjęliśmy w dobrej wierze, a druga strona szuka teraz luk prawnych, to element zaufania zanika. W przyszłości może to powodować jakieś niepotrzebne niesnaski. Nie wiem, jak to nazwać, ale chodzi o to, że obie strony muszą sobie ufać. Rozumiem, że to, co panowie proponujecie, to działanie zgodne z prawem. Wiele rzeczy można zrobić zgodnie z prawem, ale niekoniecznie zgodnie z wcześniejszymi intencjami i ustaleniami. Dlatego mam prośbę do pana ministra. Proszę o jakieś rozwiązanie tej sytuacji. My ze swej strony mamy gotowy pomysł. Można by np. zapisać w umowie spółki, że 15% przyszłego

zysku będzie przekazywane na Fundusz Własności Pracowniczej. Mogą być oczywiście i inne pomysły. Ważne jest, aby doprowadzić do przekazywania środków na Fundusz.

Na tej kwestii sparzyliśmy się już raz przy okazji Przewozów Regionalnych. Od czterech lat dobijamy się w tej sprawie do Wysokiej Izby. Prawnicy powiedzieli nam, że wystarczy dokonać zmiany w jednym przepisie. Zamiast pozostawienia 15% ze sprzedaży majątku powinno po przecinku dopisać się ze zbycia, przekazania itd. Wtedy zarówno w przypadku Przewozów Regionalnych, jak i w przypadku omawianej dziś spółki, z obu tych podmiotów można by przekazać środki na Fundusz Własności Pracowniczej. W związku z tym, proszę Wysoką Izbę o przygotowanie stosownej poprawki. Poza tym, pan prezydent ostatnio jakby się ożywił i jest, jak widzieliśmy, bardzo aktywny w kwestiach legislacyjnych, więc może to on załatwiłby nam w dwa tygodnie stosowną poprawkę? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.